Государственный Комитет Обороны

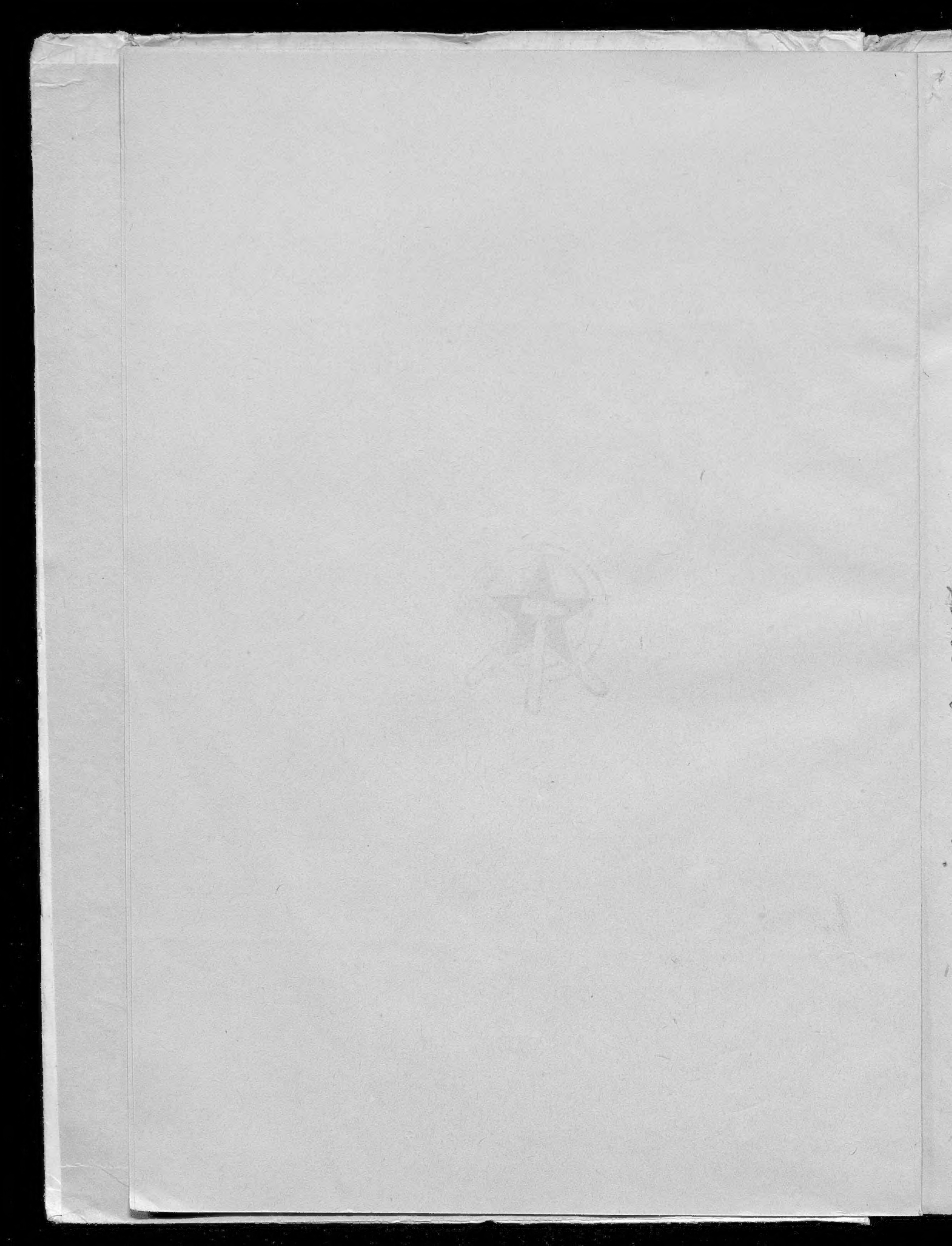


ПОД ЗНАМЕНЕМ ЛЕНИНА-СТАЛИНА ВПЕРЕД,
НА РАЗГРОМ НЕМЕЦКИХ ЗАХВАТЧИКОВ!

За Красное Знамя
Государственного
Комитета Обороны

1950.



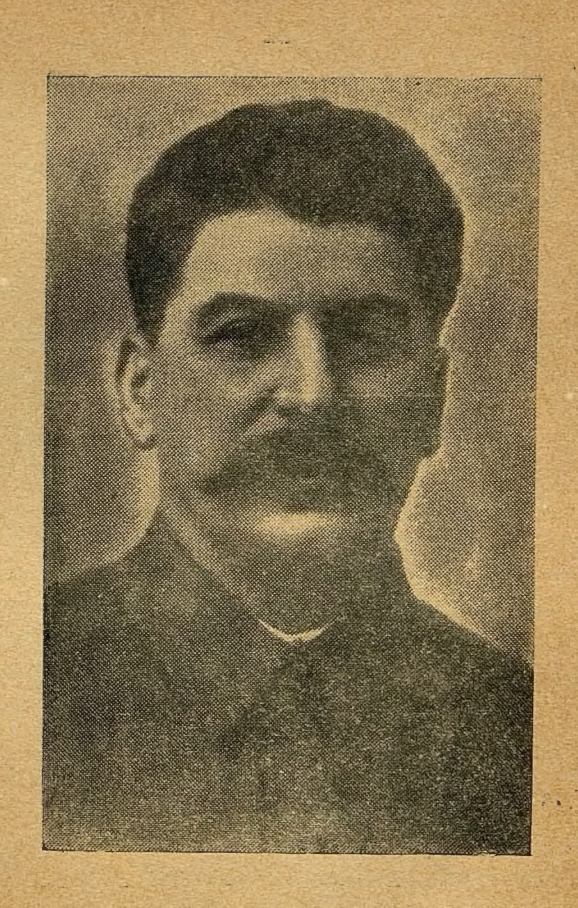


СССР НКПС
ЗАКАВКАЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

За Красное Знамя Государственного Комитета Обороны

1943 «БОЛЬШЕВИСТСКАЯ ПУТЕВКА» ТБИЛИСИ


им. Горького
при ЛГУ



Социалистическое соревнование говорит: одни работают плохо, другие хорошо, третьи лучше, — догоняй лучших и добейся общего под'ема.

И. В. СТАЛИН.

Председателю Государственного Комитета Обороны Маршалу Советского Союза товарищу Сталину

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Сегодня, в торжественный и радостный для нас день вручения железнодорожникам Закавказской дороги имени Л. П. Берия переходящего Красного Знамени Государственного Комитета Обороны, мы обращаем к Вам, нашему отцу и учителю, великому полководцу Красной Армии, слова горячей любви и пламенного привета.

Вдохновляемые безграничной любовью к своей Социалистической Родине, горя ненавистью к подлым немецко-фашистским оккупантам, железнодорожники братских республик Закавказья стремятся оказать всемерную помощь нашей героической, родной Красной Армии, наносящей сокрушительные удары бандам гитлеровских захватчиков.

Воодушевленный Вашим первомайским приказом, коллектив нашей дороги, твердо помня, «что от полного и своевременного снабжения войск боеприпасами, снаряжением, продовольствием зависит успех боевых операций», с новой силой развернул социалистическое соревнование на четкое и бесперебойное обслуживание нужд Красной Армии в перевозках. Готовясь ознаменовать новыми успехами свой традиционный боевой праздник — VIII-ую годовщину приема Вами железнодорожников в Кремле,—мы, выполняя Ваши указания, стремились без устали совершенствовать свое мастерство, точно соблюдать Устав, свято блюсти воинскую дисциплину и порядок, обеспечивать правильное взаимодействие всех служб, организованность, слаженность, безопасность движения поездов, высокую культуру в работе.

Мы рады, что наши патриотические устремления увенчались успехом: в социалистическом соревновании в честь Всесоюзного дня железнодорожного транспорта, за лучшие показатели работы в июле, нашей дороге присуждена первая премия с вручением переходящего Красного Знамени Государственного Комитета Обороны.

Высоко держа это дорогое сердцу каждого из нас Красное Знамя, мы клянемся Вам, дорогой Иосиф Виссарионович, что не остановимся на достигнутом, будем итти вперед к новым производственным достижениям во славу родины, во славу Красной Армии.

Мы приложим всю энергию, чтобы впредь работать еще слаженнее, еще быстрее устранить недостатки в работе, образцово выполнять все государственные задания по перевозкам, бесперебойно доставлять нефть, марганец и все другие грузы для фронта и тыла.

Выполняя сталинские стратегические планы, Красная Армия бьет и громит гитлеровские банды, крошит живую силу и технику врага, гоня его на запад, очищая нашу священную землю от фашистской погани. В эти дни исторических побед Красной Армии от нас, бойцов трудового фронта, требуется еще большее напряжение сил.

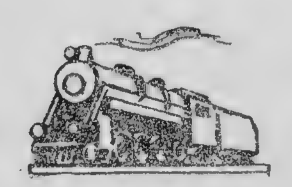
Мы даем Вам, нашему родному отцу и другу, слово образцово подготовиться к осенне-зимнему периоду, работать не покладая рук, быть в труде как в бою, равняясь на славные Орловские, Белгородские, Карачовские, Харьковские, Таганрогские, Севские, Рыльские, Ельнинские, Глуховские дивизии Красной Армии.

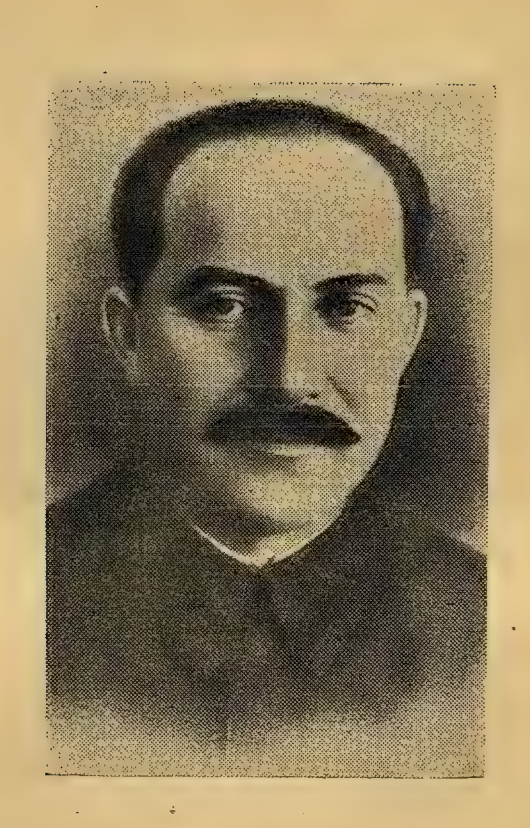
Да здравствует наша великая непобедимая страна — Союз Советских Социалистических Республик!

Да здравствует победоносная Красная Армия!

Да здравствует Верховный Главнокомандующий—Маршал Советского Союза, великий машинист локомотива истории, вдохновитель и организатор нашей победы Иосиф Виссарионович Сталин!

Принято на собрании актива железнодорожников Закавказской дороги 4 сентября 1943 года.





Сейчас в условиях войны особенно необходимо, чтобы каждый хозяйственный и политический руководитель работал с инициативой, чтобы он поддерживал, возглавлял инициативу подчиненных ему работников, помогал бы передовикам стахановцам-кривоносовцам передавать свой положительный опыт новичкам и отстающим.

Л. М. КАГАНОВИЧ.

Народному Комиссару Путей Сообщения товарищу Л. М. Кагановичу

Дорогой Лазарь Моисеевич!

Сегодня у нас, железнодорожников Закавказской дороги имени Л. П. Берия, торжественный день: нам вручено переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

В эти радостные для нас минуты мы шлем Вам, сталинскому наркому железнодорожников, свой горячий патриотический привет.

Мы счастливы и горды тем, что торжество передачи знамени Государственного Комитета Обороны состоялось в знаменательный момент Отечественной войны, в дни новых исторических побед родной Красной Армии.

Принимая почетное знамя, мы еще ярче, еще глубже ощутили, что в победных боях за освобождение Орла, Белгорода, Харькова, Карачева, Таганрога, Ельни, Глухова, Рыльска, Севска, десятков других городов и сотен населенных пунктов есть немалая доля и нашего труда, труда советских железнодорожников, самоотверженно помогающих фронту.

Во Всесоюзном социалистическом соревновании, в борьбе за знамя Государственного Комитета Обороны коллектив нашей дороги добился серьезных успехов.

В наших руках — Красное Знамя Государственного Комитета Обороны и наша задача теперь — делом доказать, что это почетное знамя в надежных руках.

Мы еще шире, чем прежде, развернем социалистическое соревнование, полностью вовлечем в него молодежь и женщин, пришедших на транспорт в дни войны, вырастим на нашей дороге новые кадры стахановцев, кривоносовцев, лунинцев, отличников и ударников. Еще шире развернем борьбу за строжайшую экономию во всем, за мобилизацию всех сил и ресурсов дороги на помощь родине и фронту.

На основе Ваших приказов №№ 545/Ц и 583/Ц мы добьемся коренного улучшения состояния локомотивного и вагонного хозяйства дороги, обеспечим

высокое качество ремонта и образцовый, лучинский уход за подвижным составом. Высококачественно и в срок мы подготовим к зиме все хозяйство дороги, добьемся решительного ускорения оборота вагонов и локомотивов, обеспечим образцовое выполнение норм приема и сдачи поездов и государственного плана погрузки и перевозок, еще выше поднимем организованность и воинскую дисциплину на дороге.

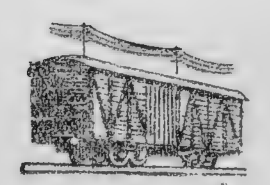
Мы знаем, что железнодорожный транспорт—родной брат Красной Армии, и с еще большей энергией будем бороться за то, чтобы обеспечить быструю доставку на фронт боеприпасов, оружия, продовольствия, всего того, что наш могучий советский тыл дает Красной Армии для разгрома врага.

Да здравствует наш социалистический железнодорожный транспорт и его первый командир, наш любимый нарком — Лазарь Моисеевич Каганович!

Да здравствует наша доблестная Красная Армия — оплот и гордость нашей великой Родины, гроза немецко - фашистских захватчиков, несущая освобождение родным городам и селам!

Да здравствует наш мудрый вождь и гениальный полководец — Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза товарищ Сталин!

Принято на собрании актива железнодорожников Закавказской дороги 4 сентября 1943 года.





...Добиться того, чтобы Закавказская железная дорога стала в ряды передовых дорог Советского Союза.

Л. П. БЕРИЯ.

Народному Комиссару Внутренних Дел СССР товарищу Л. П. Берия

Дорогой Лаврентий Павлович!

Торжественное собрание актива железнодорожников, посвященное вручению Закавказской железной дороге имени Л. П. Берия высокой награды — переходящего Красного Знамени Государственного Комитета Обороны — шлет Вам, верному ученику и соратнику великого Сталина — пламенный привет.

Мы гордимся тем, что наш коллектив с честью носит Ваше имя и отдает все силы на образцовое выполнение планов перевозок и всех правительственных заданий.

Мы, железнодорожники Грузии, Азербайджана, Армении, воодушевлены Вашей повседневной заботой о нас и знаем, что Вашей помощи обязаны мы теми успехами, которые отмечены Государственным Комитетом Обороны. Воспитанные и выращенные Вами сталинские кадры партийных работников и командиров транспорта с честью преодолевают трудности военного времени.

Крепя воинскую дисциплину и порядок на транспорте, неустанно повышая свою бдительность, железнодорожники Закавказской дороги имени Л. П. Берия, под руководством партийных организаций Грузии, Азербайджана, Армении, приложат все свои силы, знания, инициативу и опыт, чтобы и впредь полностью обеспечивать все нужды фронта и тыла.

Сегодня рабочие и служащие Закавказской железной дороги имени Л. П. Берия более чем когда-либо тесно сплочены вокруг партии большевиков, вокруг великого вождя и полководца товарища Сталина. Живя одной мыслью с

победе над немецко-фашистскими извергами, мы готовы отдать все свои силы без остатка, чтобы приблизить день разгрома ненавистного врага.

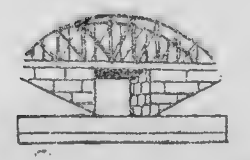
Да здравствует верный ученик и соратник великого Сталина, наш любимый Лаврентий Павлович Берия!

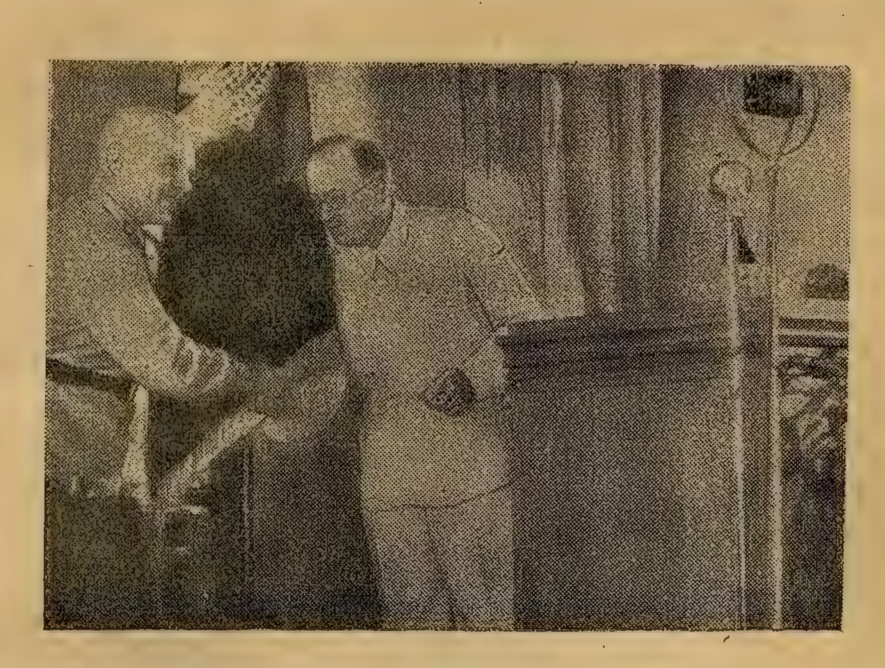
Да здравствует нерушимая дружба народов Советского Союза!

Да здравствует наша славная победа!

Да здравствует великий Сталин!

Принято на собрании актива железнодорожников Закавказской дороги 4 сентября 1943 года.



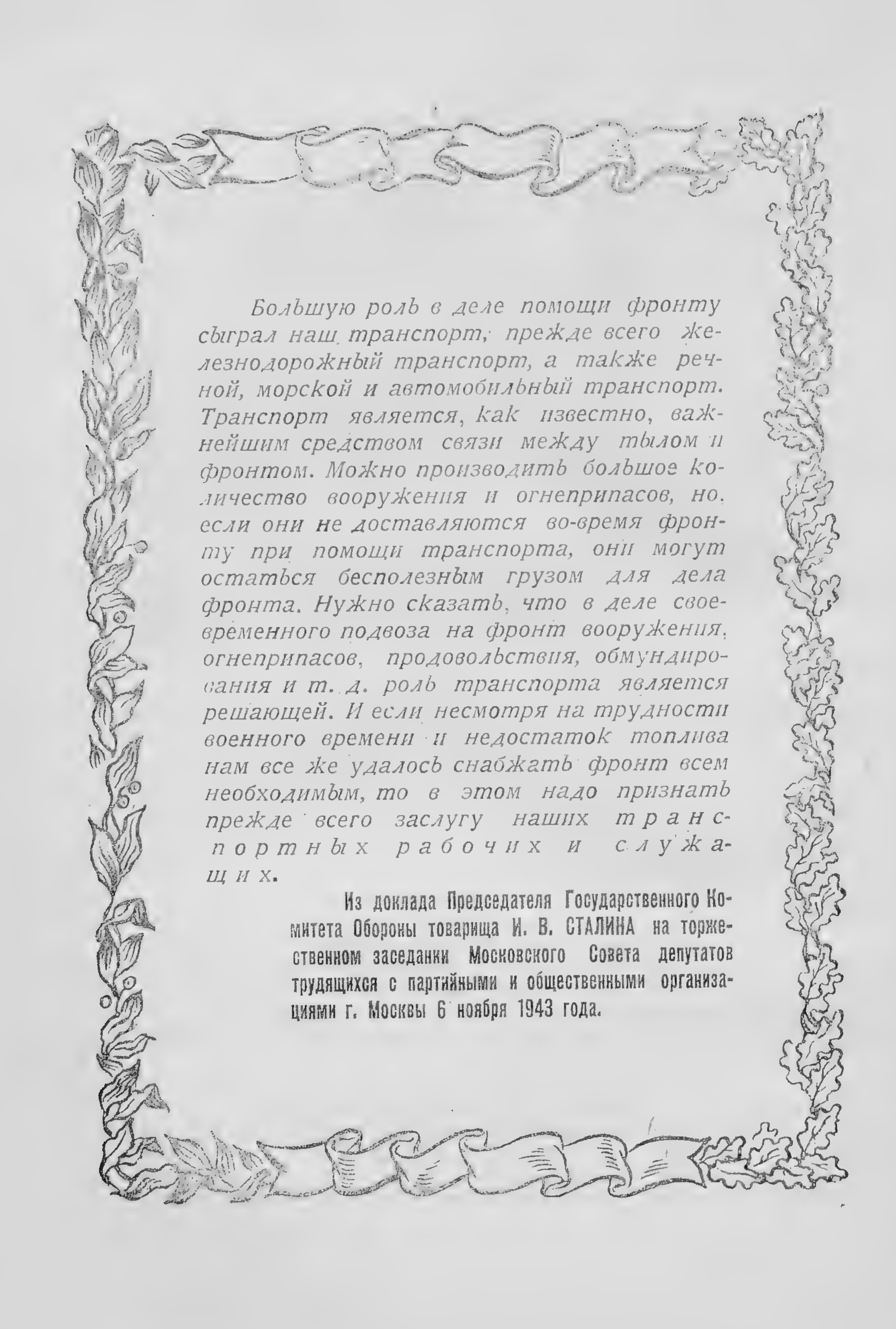


Секретарь ЦК КП(б) Грузии тов. К. Н. Чарквиани вручает Красное Знамя Государственного Комитета Обороны начальнику Закавказской железной дороги тов. Г. С. Кикнадзе

★

„Присуждение Закавказской дороге переходящего Красного Знамени Государственного Комитета Обороны свидетельствует о том, что железнодорожники Закавказья с честью выполняют свой долг перед фронтом и страной, о том, что в новых победах Красной Армии есть также доля и их труда".

(Из выступления секретаря ЦК КП(б) Грузии тов. К. Н. Чарквиани на торжественном собрании актива железнодорожников Закавказской 4 сентября 1943 года).



Большую роль в деле помощи фронту сыграл наш транспорт, прежде всего железнодорожный транспорт, а также речной, морской и автомобильный транспорт. Транспорт является, как известно, важнейшим средством связи между тылом и фронтом. Можно производить большое количество вооружения и огнеприпасов, но, если они не доставляются во-время фронту при помощи транспорта, они могут остаться бесполезным грузом для дела фронта. Нужно сказать, что в деле своевременного подвоза на фронт вооружения, огнеприпасов, продовольствия, обмундирования и т. д. роль транспорта является решающей. И если несмотря на трудности военного времени и недостаток топлива нам все же удалось снабжать фронт всем необходимым, то в этом надо признать прежде всего заслугу наших т р а н с п о р т н ы х р а б о ч и х и с л у ж а щ и х.

Из доклада Председателя Государственного Комитета Обороны товарища И. В. СТАЛИНА на торжественном заседании Московского Совета депутатов трудящихся с партийными и общественными организациями г. Москвы 6 ноября 1943 года.

КЛЯТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

РАБОЧИЕ и служащие железнодорожного транспорта обещают Вам, товарищ Сталин, неустанно, самоотверженно работать на своём боевом посту, чтобы с честью выполнить до конца свой долг перед Родиной.

Мы даём слово стране, Красной Армии, Вам — вождю и Верховному Главнокомандующему:

Продвигать транспорты с войсками, вооружением, боеприпасами, продовольствием и обмундированием для фронта чётко по графику, как этого требует военное командование.

Выполнять в точно установленные Правительством сроки и в полном об'ёме государственные задания по погрузке, выгрузке, передаче поездов.

Быстрым восстановлением путей и сооружений обеспечивать дальнейшее победоносное наступление Красной Армии, широко мобилизовать внутренние ресурсы для восстановительных работ и строительства. Всемерно ширить шефскую помощь коллективов дорог и предприятий тыла над дорогами и транспортными предприятиями, освобождёнными и освобождаемыми от немецких захватчиков.

Железнодорожники начинают зиму в полной решимости обеспечить бесперебойную работу железнодорожного транспорта в зиму 1943—44 гг., обеспечить образцовую организацию борьбы со снежными заносами, широко привлекая силы местного населения и умело используя снегоочистители.

Ускорить оборот паровозов и вагонов, добиваясь устойчивой работы железных дорог. Борьбу за график движения, за беспрепятственный приём и отправление поездов сделать основой всей работы железнодорожников.

Как зеницу ока, беречь железнодорожное хозяйство. Добиться быстроты и высокого качества ухода и ремонта локомотивов, вагонов, пути и связи.

Усилить борьбу за накопление резервов, за широкую мобилизацию внутренних ресурсов, за всемерное укрепление материальной базы, за умелое использование сил и средств на каждом предприятии железнодорожного транспорта. Экономить всюду и везде, экономить во всём. Расширять производство запасных частей и реновацию деталей.

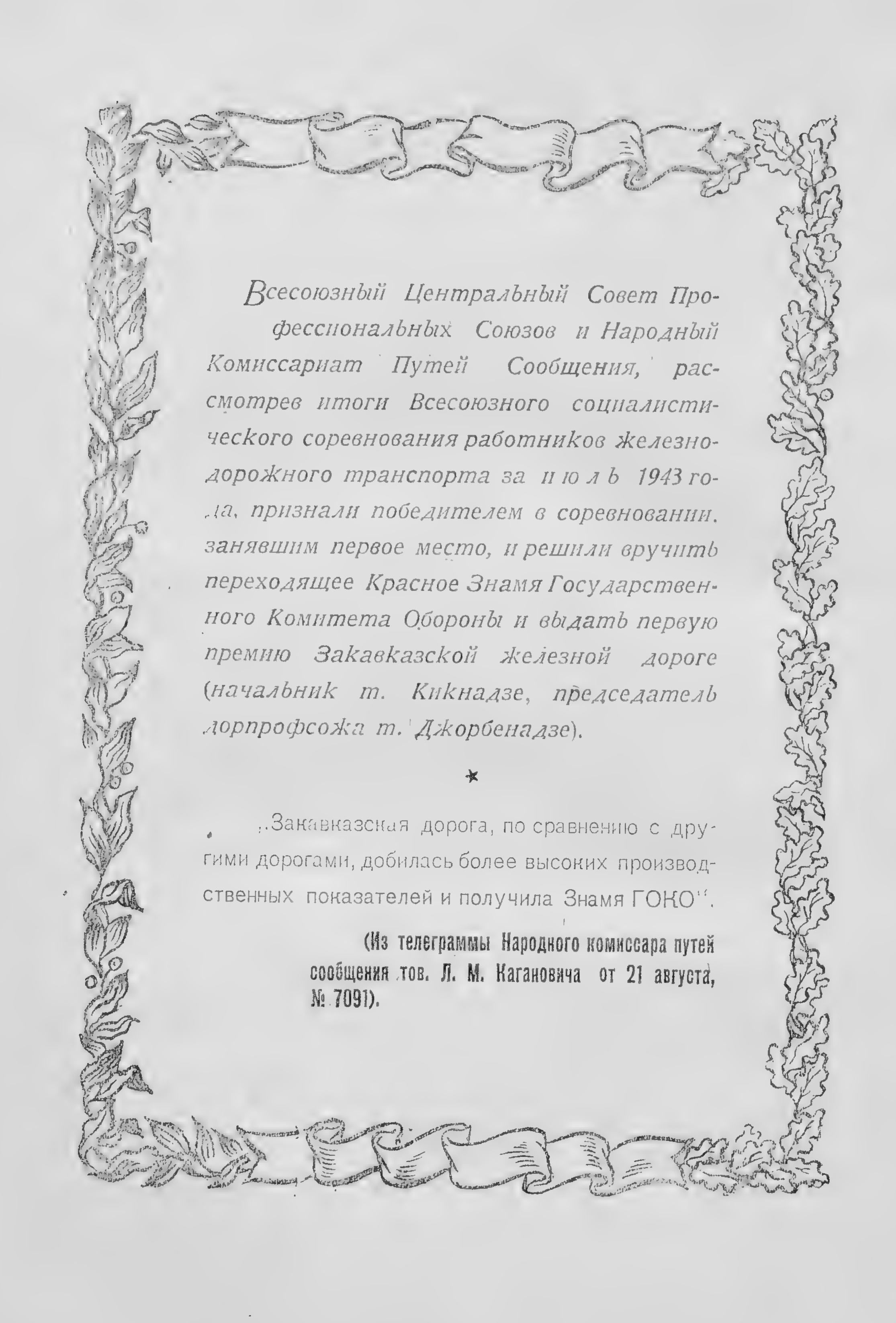
Добиваться овладения и совершенства всеми железнодорожниками своей специальности, следуя в этом отношении примеру офицеров и бойцов героической Красной Армии.

Всемерно развивать социалистическое соревнование, широко распространяя среди всех железнодорожников передовые методы работы.

Неуклонно укреплять воинскую дисциплину, повышать организованность и порядок на железнодорожном транспорте.

Мы не пощадим ни сил, ни здоровья, ни энергии, всю душу свою вложим в дело и клятву свою перед Вами, дорогой товарищ Сталин, мы выполним с честью до конца. Мы будем следовать примеру нашей славной Красной Армии, побеждающей под командованием Великого Маршала Советского Союза товарища Сталина.

Из письма железнодорожников Советского Союза Председателю Государственного Комитета Обороны Великому Маршалу Советского Союза Иосифу Виссарионовичу Сталину.

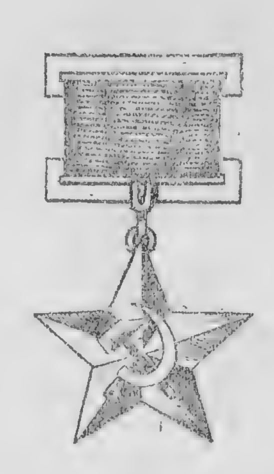


Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов и Народный Комиссариат Путей Сообщения, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта за июль 1943 года, признали победителем в соревновании, занявшим первое место, и решили вручить переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны и выдать первую премию Закавказской железной дороге (начальник т. Кикнадзе, председатель дорпрофсожа т. Джорбенадзе).

*

„Закавказская дорога, по сравнению с другими дорогами, добилась более высоких производственных показателей и получила Знамя ГОКО".

(Из телеграммы Народного комиссара путей сообщения тов. Л. М. Кагановича от 21 августа, № 7091).



Герои Социалистического Труда

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года, за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени, присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали „Серп и молот":

Г. С. Кикнадзе — начальнику Закавказской железной дороги;

А. В. Циклаури — машинисту-инструктору Тбилисского паровозного депо;

Н. В. Геладзе — машинисту-инструктору Тбилисского паровозного депо;

Ш. Ф. Кохреидзе — машинисту Тбилисского паровозного депо;

Ф. К. Агаеву — машинисту Бакинского паровозного депо;

А. М. Хачатряну — машинисту Ленинаканского паровозного депо.



Герои Социалистического Труда Г. С. Кикнадзе, Н. В. Геладзе, А. В. Циклаури, А. М. Хачатрян, Ш. Ф. Кохреидзе и Ф. К. Агаев.

Г. КИКНАДЗЕ.
Герой Социалистического Труда,
начальник Закавказской
железной дороги.

ПЕРВЕНСТВО

Воодушевленные единым желанием в годину суровых испытаний отдать Советской родине все свои силы и способности, образцово обслужить все государственные нужды в перевозках, железнодорожники братских республик Закавказья с первых дней Всесоюзного социалистического соревнования задались целью—завоевать первенство среди дорог сети. Они считали величайшей честью для себя держать Красное Знамя Государственного Комитета Обороны, чьим председателем является великий Сталин, и вкладывали в борьбу за Знамя весь свой патриотический пыл, трудовой энтузиазм, свои знания, опыт.

14 месяцев с большевистской настойчивостью с огромным под'емом боролся наш коллектив за всесоюзное первенство. Это — месяцы самоотверженного труда, направленного на выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам воинских эшелонов и транспортов, оборонных и народнохозяйственных грузов. Это — месяцы напряженных исканий все новых и новых источников для обеспечения бесперебойного снабжения Красной Армии всем, что необходимо для успешного ведения боевых операций на фронтах великой отечественной войны.

Немало трудностей стояло на нашем пути. Особенно много трудностей пришлось преодолеть в дни, когда мы работали в непосредственной близости от фронта и обеспечивали наступательные операции Черноморской и Северной групп войск Закавказского фронта. Нехватало вагонов, затруднялось продвижение поездов. Но коллектив нашей дороги, подчинив всю работу интересам фронта, проявляя творческую инициативу, умело маневрируя перевозочными средствами, с честью выполнил все задания по воинским перевозкам.

Дорога успешно справилась с необычным и труднейшим делом — эвакоперевозками, обеспечив размещение, сохранность и продвижение по назначению десятков тысяч вагонов с ценнейшим оборудованием и материалами, спасенных от фашистских хищников.

Наш коллектив выполнил все задания по перевозкам оборонных грузов-марганца, ферросплавов, карбида, каучука, нефтекокса, газовой сажи и других, освоив перевозку импорта, освободив приграничные пункты от залежей ценных стратегических материалов. Из месяца в месяц дорога выполняла и

перевыполняла план нефтеперевозок, обеспечивая потребность Красной Армии, а также промышленности и сельского хозяйства.

Однако, наибольшего под'ема в своей работе коллектив дороги достиг в июле, в ознаменование Сталинского дня железнодорожника. Воодушевленный первомайским приказом Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина, приняв к неуклонному руководству указание вождя о том, что «от полного и своевременного снабжения войск боеприпасами, снаряжением, продовольствием зависит успех боевых операций», он еще шире развернул борьбу за высокие показатели. Эта борьба увенчалась успехом. По июльским итогам всесоюзного соревнования нам присудили переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

В июле дорога соблюла все основные условия всесоюзного соревнования. Она выполнила норму обмена вагонами на 122,1 процента. План погрузки — на 134,2 процента, в том числе план погрузки воинских грузов — на 226 процентов и народнохозяйственных—на 106,2 процента. При этом значительно перевыполнен план перевозок важнейших грузов: нефтепродуктов — на 162,5 процента, импорта — 109 процентов, марганца — 134,8 процента, ферросплавов — 102 процента, гумбрина — 100 процентов, зерна — 113,2 процента, чая—104,5 процента и т. д. А месячное задание по выгрузке выполнено на 135 процентов.

Это — результативная часть нашей работы и она указывает на то, что в июле дорога значительно лучше соблюдала нормы и измерители эксплоатации транспортных средств. В частности она рациональнее использовала подвижной состав и тяговую силу. Повысилась полезная работа локомотивов и вагонов. Достаточно сказать, что оборот вагонов ускорен на 11 часов, то-есть на столько уменьшено время, потребное на каждый вагон от одной погрузки до другой. В этом важном показателе, как в фокусе, видны об'единенные усилия железнодорожников всех профессий: движенцев, грузовых работников, паровозников и электровозников, вагонников, связистов, путейцев. Все они добились известных положительных сдвигов в работе. Путейцы, например, значительно перевыполнив планы ремонта, улучшив уход за путем, довели средний балл по дороге до 9,7. При этом 81 процент протяжения главного пути имеет отличную и нулевую оценку.

Говоря о нашей победе, мы должны подчеркнуть решающую роль передовых предприятий, тех, которые образцовым выполнением своих производственных норм и обязательств активно содействовали успехам всей дороги. У нас есть предприятия, которые уже держали переходящие Красные Знамена НКПС и Государственного Комитета Обороны. Это Самтредское и Кировабадское паровозное депо и отделения, Тбилисское отделение движения, Тбилисское электровозное депо. Эти предприятия не раз добивались всесоюзных премий.

Стахановское движение на дороге получило настолько широкое развитие, что сегодня мы уже можем говорить о стахановских предприятиях.

В паровозном хозяйстве своей образцовой работой выделяются Кировабадское и Самтредское отделения, а также Самтредское и Кировабадское депо, которые систематически перевыполняют планы под'емочного и среднего ремонта, добиваются ускорения оборота локомотивов, ликвидации брака и, что очень важно, экономят топливо. Передовыми предприятиями являются электровозные депо Хашури и Тбилиси, Шорапанская дистанция пути, станции Самтредиа, Поти, Ленинакан и другие. Отрадно отметить, что долго отстававшее Бакинское отделение движения вышло, наконец, в шеренгу передовых.

Успех дороги решило массовое соревнование железнодорожников, широкое развитие стахановско - лунинских методов труда, бурный расцвет творческой, патриотической инициативы. Главные усилия наших передовиков направлены на максимальную экономию производственных средств, сырья, материалов, рабочей силы, на изыскание новых, дополнительных ресурсов повышения производительности труда.

Быстрое продвижение поездов — одна из важнейших задач железнодорожников. И вот под лозунгом: «каждый быстро доставленный поезд — удар по врагу» на дороге развернулось комплексное соревнование на одну отличную поездку. Поездная бригада совместно с диспетчерами, станционными сменами каждый раз стремится доставить поезд ранее расписания, провести его по участку без набора воды или без толкача. Локомотивные бригады нередко водят тяжеловесные поезда, экономя при этом топливо, соблюдая нормы технической скорости и т. д. В каждый рейс передовики стремятся вложить свой патриотический вклад, сделать нечто сверх положенного. Ежедневно десятки подобных патриотических рейсов совершается на дороге. В этой области особенно отличаются аджи-кабульские паровозники и движенцы.

Стахановцы наши, рационализируя процессы производства, добиваются многократного перевыполнения норм и планов. Например, бригадир комплексной бригады Тбилисского паровозного депо Шалва Хизанашвили в 1942 году выпустил из ремонта сверх плана 96 паровозов, снизив при этом простой в ремонте на 3 часа против нормы. Выдвинутый на должность мастера промывочного цеха, т. Хизанашвили стахановской организацией труда добился всесоюзного первенства цеха.

В Хашурском электровозном депо кузнец т. Ревазишвили и токарь т. Элисашвили, благодаря рационализации, вырабатывают по 10 норм в смену.

27 июля смена диспетчера станции Баку-товарная т. Япыкина обернула нефтемаршрут за 3 часа при норме в 16 часов. Бакинский же составитель т. Шерстобитов, завоевавший в июле первенство в дорожном соревновании составительских бригад, формируя нефтемаршруты на путях налива, в процессе вывоза цистерн с эстакад, подготавливает поезда к отправлению на ½ часа, а иногда и на час ранее положенного срока.

Лунинцы-паровозники и электровозники добиваются все новых достижений. Недавно старший машинист Ленинаканского депо орденоносец т. Абаджян, с

напарником т. Вазигехцяном и помощниками тт. Минасяном и Погосяном, завершил пробег паровоза в полмиллиона километров без записи слесарного ремонта.

Бригада электровоза депо Тбилиси № 29-160, возглавляемая почетным железнодорожником, старшим машинистом т. Табидзе, довела пробег своего локомотива без требования ремонта до 317 тысяч километров. Отлично освоив слесарное и монтерское дело, бригада т. Табидзе, совместно с другими бригадами, произвела средний ремонт электровоза за 12 суток, при заводской норме 30 суток.

Желая освободить рабочую силу для ускорения ремонта поврежденных паровозов, ряд паровозных бригад Бакинского депо взял обязательство производить промывочный и под'емочный ремонт своими силами. Так, бригада паровоза № 976, в составе старшего машиниста т. Павлова, машинистов тт. Рыкунова и Ломиного, с помощью машиниста - инструктора т. Мартынкина и бригадира т. Матвеева за 18 часов произвела промывочный ремонт своего паровоза. Бригада паровоза № 215-99, под руководством старшего машиниста т. Касимова, произвела под'емку локомотива, при наличии 20 пунктов крупного ремонта, за 54 часа, при норме 96 часов.

Ценную инициативу проявили поездные вагонные мастера Бакинского участка тт. Антонов, Шевцов и Болгаров. Под руководством начальника цеха т. Милина, они, в свободное от поездок время, организовали ремонт трофейных и поврежденных вагонов. Их примеру последовали поездные мастера тт. Садыхов, Даниелян, Ваулин и другие. Силами этих товарищей из капитального и среднего ремонта, а также годового осмотра, выпущено 22 вагона.

Поездные вагонные мастера Батумского участка тт. Шенгелия, Рухадзе и другие взялись производить своими силами весь текущий ремонт в поездах, что позволило освободить 5 слесарей.

Социалистическую помощь вагонникам в ремонте подвижного состава оказали хашурские электровозники и паровозники. В свободное от основной работы время они своими силами ко Дню железнодорожника отремонтировали 25 трофейных вагонов.

На Ленинаканской дистанции пути почти все путевые обходчики с давних пор участвуют в кооперированных бригадах по ремонту пути, экономя значительную рабочую силу и улучшая качество содержания пути. Путеобходчик Гомского околотка т. Казанашвили с помощью жены и детей отремонтировал путь и привел в образцовое состояние. Примеру этой патриотической семьи последовали семьи многих других путеобходчиков. Жена дорожного мастера Налбандского околотка т. Пилосян создала из жен путейцев бригаду, которая привела в культурный вид общежития рабочих, организовала ремонт и охрану противоснежных щитов, помогла путейцам в подготовке своего хозяйства к зиме.

Кадровые железнодорожники, образцово выполняя свои служебные обязанности, всегда показывая пример дисциплинированности и исполнительности,

заботливо обучают молодые кадры. Таков бригадир Батумского вагонного участка т. Ортвелидзе, вырастивший трехсотников из молодежи, таков мастер формирования поездов, дежурный по путям станции Баку-товарная т. Игнат Косорыга, мастер безаварийной работы, дежурный по станции Баку - пассажирская т. Рамазан Алиев, дорожный мастер Кироваканской дистанции т. Марукян, Герой Социалистического Труда машинист Ф. К. Агаев и другие. Воспитателями плеяды способных молодых движенцев являются старейшие диспетчеры Самтредского отделения тт. Гегешидзе и Дундуа.

Многообразна и богата патриотическая инициатива наших кадров. Благодаря их энергии, неутомимому труду сегодня дорога держит переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

Присуждение Знамени является также оценкой работы и командно-политического состава дороги. Молодые кадры, выдвинутые в свое время по инициативе Лаврентия Павловича Берия на командные должности, за время войны выросли, окрепли и приобрели значительный опыт руководства сложным хозяйством транспорта.

Завоевать Знамя Государственного Комитета Обороны не легко, еще труднее его удержать. Теперь наша ответственность перед страной неизмеримо выросла. На нас возложены новые большие задачи, и у нас нет и не может быть оснований обольщаться успехами, успокаивать себя достижениями, если даже они значительны. Засучив рукава, с новой энергией мы должны взяться за дело.

Дорога, на которой развевается победное Красное Знамя Государственного Комитета Обороны, не должна иметь отстающих рабочих и отстающие предприятия. Дальше развивая производственную активность железнодорожников, распространяя передовые методы стахановско - лунинского труда, мы должны добиться, чтобы на дороге не было ни одного работника, не участвующего в соревновании, не выполняющего своих норм, и ни одного предприятия, не соблюдающего заданных планов и измерителей, а также условий всесоюзного соревнования. В этом плане особо важное значение приобретает дальнейшее обучение и воспитание молодых кадров. Как командиры, так и кадровые железнодорожники должны проявлять максимальную заботу о молодежи, помогая ей в повышении производственной квалификации, в овладении железнодорожным делом.

Одной из наиболее ответственных задач, стоящих перед коллективом дороги, является полное обеспечение безопасности движения. Повышая квалификацию и бдительность людей, развивая в каждом работнике чувство незыблемости и нерушимости Правил технической эксплоатации, мы должны в самый кратчайший срок окончательно ликвидировать крушения, аварии и все случаи брака. Непременным условием безаварийной работы является реализация Указа Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на всех железных дорогах». Мы должны признать, что еще не установлен во всех звеньях дороги должный порядок и должная дисциплина. Новый Устав —

это мощное средство улучшения нашей работы как в части обеспечения безопасности движения, так и в выполнении всех производственных заданий — пока еще не применяется в полной мере. Есть случаи искажения дисциплинарной практики, есть случаи, когда даже отдельные командиры не выполняют приказов и распоряжений четко, полностью и в срок. Отсюда ясно, что нашей важнейшей задачей продолжает оставаться укрепление дисциплины путем неустанной, кропотливой раз'яснительной, воспитательной работы в массах вокруг Указа от 15 апреля и Устава.

Обстановка военного времени настоятельно требует от нас максимального улучшения использования каждого вагона. Движенцы и грузовики обязаны ликвидировать простои подвижного состава, путем решительного ускорения оборота вагонов обеспечивать перевозки воинских и оборонных грузов.

Паровозники должны направить все свои силы и внимание на большевистскую реализацию наркомовского приказа № 545/Ц, на основе этого добиться ускорения оборота локомотивов, улучшения качества ремонта паровозов, экономного расходования топлива. Наши вагонники не выполняют установленного плана ремонта, особенно отстают в модернизации трофейных вагонов. Такое положение не может быть никак оправдано. На основе реализации боевого наркомовского приказа № 583/Ц, вагонники обязаны в ближайшие же дни добиться не только выполнения, но и перевыполнения заданного плана ремонта подвижного состава.

В области изыскания и использования местных ресурсов, создания своей производственной базы наш коллектив не мало поработал. Мы освоили ряд производств, чугунное и медное литье, научились изготовлять инструменты, детали и т. д. Однако дальнейшая мобилизация внутренних ресурсов, налаживание производства деталей, инструмента и материалов и их всемерная экономия остается одной из наших первоочередных задач. Мы должны сделать в этой области максимум возможного, чтобы свести к минимуму централизованные поставки и оказать социалистическую помощь железнодорожникам освобожденных от врага районов.

Немаловажной нашей задачей является дальнейшее расширение собственной продовольственной базы и на этой основе улучшение снабжения железнодорожников продуктами питания, улучшение их культурно - бытового обслуживания. К этим серьезнейшим вопросам не всегда уделяется должное внимание, между тем они должны составлять неот'емлемую часть повседневной заботы командиров, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

Сейчас, в обстановке грандиозного наступления победоносной Красной Армии, которая, под руководством гениального полководца И. В. Сталина, громит ненавистного врага, гонит его назад, к своему логову, очищая священную Советскую землю от гитлеровских банд, патриотический долг повелевает нам, железнодорожникам, с удвоенной энергией работать для фронта.

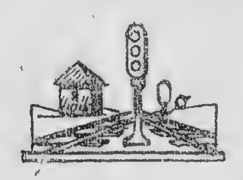
В ответ на исторический доклад товарища Сталина, посвященный XXVI годовщине Великой Октябрьской Социалистической революции, с новой силой развертывается на дороге социалистическое соревнование. Железнодорожники Закавказья горят желанием работать впредь с еще большим напряжением сил, не только сполна обеспечить все государственные перевозки, но и сделать свой солидный патриотический вклад в общенародное дело ликвидации последствий немецкой оккупации в освобожденных областях.

Сердца железнодорожников полны безграничной благодарности организатору и вдохновителю всех наших побед— великому Сталину за отеческое внимание и заботу о людях железнодорожного транспорта. Высокая сталинская оценка труда транспортных рабочих и служащих, присвоение звания Героя Социалистического Труда 127 передовикам ж.-д. транспорта вливает в нас новые силы и энергию, окрыляет в борьбе за окончательную победу.

Более полутора миллионов советских железнодорожников подписало письмо Председателю Государственного Комитета Обороны Великому Маршалу Советского Союза товарищу Сталину.

В этом письме рабочие и служащие железнодорожного транспорта торжественно принесли клятву стране, Красной Армии, вождю и Верховному Главнокомандующему, что они с честью до конца выполнят свой долг перед Родиной. Эту клятву скрепили тысячами своих подписей железнодорожники братских республик Закавказья.

Железнодорожники Грузии, Азербайджана, Армении полны решимости обеспечить бесперебойную работу Закавказской дороги в зиму 1943—44 года. Согретые сталинской заботой, воодушевленные ноябрьским докладом вождя, они всегда будут в первых рядах соревнующихся на усиленную помощь доблестной Красной Армии, сдержат клятву, данную товарищу Сталину.



ПАРОВОЗНИКИ Закавказской значительно улучшили состояние всего паровозного хозяйства дороги, в частности, паровозного парка. Выполняя и перевыполняя программу ремонта своих паровозов, паровозные депо дороги выпустили в текущем году из среднего и под'емочного ремонта десятки паровозов Орджоникидзевской и других дорог и, сверх того, оздоровили сотни эвакуированных паровозов. В течение всего 1943 года процент больных паровозов на дороге был на много ниже заданной нормы. Реализуя наркомовский приказ № 545/Ц, паровозники значительно ускорили оборот паровозов. Их среднесуточный пробег резко возрос. Мобилизуя внутренние ресурсы, они освоили чугунное и медное литье, производство карбида и «Аскан-геля»—заменителя антинакипина. В паровозных депо дороги изготовляется и восстанавливается из утиля множество запасных частей и инструментов, в частности, конусы инжекторов, детали арматуры котла, автотормозные части, кувалды, молотки, гаечные ключи, болты, гайки, шплинты и ряд других деталей и инструментов. Многие депо дороги успешно выполняют работы по восстановлению трофейных вагонов, а также специальные заказы Наркомата Обороны. Кроме того, в текущем году паровозники депо Баку по собственной инициативе построили и полностью оборудовали бронепоезд «Мир-Джафар Багиров», переданный ими Красной Армии и сейчас громящий врага на фронте отечественной войны.

ГАРЕГИН АБАДЖЯН.
Старший машинист Ленинаканского паровозного депо.

Полмиллиона километров без записи слесарного ремонта

Депо Ленинакан обслуживает высокогорный район. Суровая обильная снегом зима на Джаджурском перевале, сложный горный профиль пути — все здесь делает работу машиниста нелегкой. Но я, несмотря на трудные климатические условия и преклонный возраст (мне за 60 лет), добился вместе с моими друзьями — машинистом т. Вазгехцяном, помощниками машиниста тт. Минасяном и Погосяном — выполнения очень серьезного обязательства:

Мы закончили недавно 500.000 километров пробега на нашем паровозе без записи слесарного ремонта.

Мы взяли на себя это обязательство в честь депутата Ленинаканского округа, великого вождя товарища Сталина. Грянула война. Сознание, что сам товарищ Сталин ведет наши войска на бой со смертельным врагом человечества — фашизмом, удвоило и утроило наши усилия. Добились мы многого:

За это время паровоз должен был пройти 15 под'емочных ремонтов. Мы

сократили это число до 7-ми, удлиняя пробеги между под'емками. Слесарный ремонт мы выполняли сами.

Срок службы отдельных деталей у нас в несколько раз превысил установленные нормы. Золотники работали без смены колец на протяжении 70 тысяч километров пробега. Поршни работали безотказно от под'емки до под'емки. Насос превосходно выдержал 90 тысяч километров пробега. Мы так хорошо изучили слесарное дело, что в любое время каждый из нас может заменить бригадира комплексной бригады.

Последний под'емочный ремонт (за исключением сварки, котельных и токарных работ) выполнен нашими силами. Сделали мы его за 72 часа вместо 96-ти по норме.

Мы бережно расходуем топливо. За все время пробега бригада сэкономила 385 тонн топлива, а на сокращении под'емочного ремонта мы сберегли 165 тысяч рублей. Всю нашу экономию на рабочей силе, материалах и топливе мы сдали в фонд обороны родины.

Когда молодые машинисты интересуются, каким образом мы сделали свыше ½ миллиона километров пробега с такими блестящими показателями, я говорю одно:

— Только постоянно совершенствуясь в слесарном деле, добьетесь тех же успехов.

Мы, например, сейчас делаем довольно сложный ремонт локомотива: во время стоянки паровоза в депо успели устранить боковой разбег буксовых подшипников. Нам приходится самим ремонтировать главное сцепление паровоза с тендером, менять рессоры. Бригада сама меняла разбитый подпятник тендерной тележки — и так далее.

Техническая смекалка помогает нам удлинять срок службы деталей. Так, мы цементировали всасывающие и нагнетательные клапаны, оборудовали поршни насоса двойными кольцами. Это совершенно прекратило пропуск пара и перебои в работе насоса.

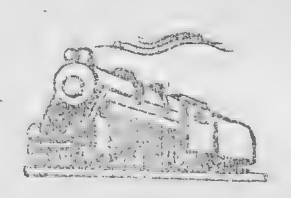
Уход за масленкой у нас особо тщательный. Много внимания уделяется регулировке под'ема клапана и чистоте смазочных трубок, которые систематически подвергаем отжигу. Прессмасленка проработала у нас зато вместо 12 тысяч — 80 тысяч километров.

Точно проверяя дышла по центрам, надежно креня клинья, применяя комбинированную смазку, цементируя дышловые валики, чтобы не допустить овальности их гнезд, удлинили мы и срок службы дышел. Дышла служат нам безотказно до 60 тысяч километров.

Правильный процесс торможения и применение фасонных тормозных колодок удлинили пробеги между обточками. Огромное значение имеет точная регулировка нагрузки на ось. Тормоз паровоза мы постоянно держим включенным. На затяжных уклонах постоянно охлаждаем колодки водой.

Трудности горного профиля не помешали нашей стахановской работе. Наоборот: я и мой напарник, зная хорошо сложный горный профиль пути, полностью используем живую силу поезда.

Мы равномерно питаем котел антинакипином, закладку антинакипина в тендер делаем в правильном соотношении с набором воды. Продувку котла производим на основе лабораторного анализа воды. Аккуратность, тщательность давно вошли в систему нашей работы: у нас правильно установлены конус и форсунка, дымовая коробка герметически закрыта, золотники и поршни работают как часы. После каждой поездки мы чистим топку, жаровые и дымогарные трубы. Обязательно промываем и чистим трубы стальной щеткой на каждой промывке.



МАМЕД КАСИМОВ.
Машинист Бакинского паровозного депо.

Горячие сутки

Наступили тяжелые дни. Бакинское депо оказалось в прорыве по под'емке паровозов. Кроме того, у нас на ремонт встало большое количество паровозов, пришедших с прифронтовых дорог. Людей в комплексных бригадах нехватало. Как быть?

Чтобы помочь депо, машинисты сами взялись за под'емочный ремонт своих паровозов.

Такую работу проделали машинисты тт. Павлов, Агаев, Ведерников, Меджидов, Рыкунов, Ахмедов, Хватков и другие.

Мы со старшим машинистом т. Виктором Пимченко тоже не хотели отставать. Решили отремонтировать свой паровоз силами паровозной бригады.

По плану наша машина, работающая на пассажирских поездах, должна была встать на под'емку в середине августа. Еще за три дня до срока мы договорились с мастером текущего ремонта т. Матвеевым и машинистом - инструктором т. Мартынкиным. Мы просили товарищей нам помочь. Оба согласились. Тов. Матвеев взялся заранее заготовить для нас новые золотниковые и поршневые кольца, выписал тогда же необходимый инструмент и обещал продвинуть в механическом цехе все наши заказы в первую очередь. Тов. Мартынкин взял

на себя роль главного консультанта по под'емке и обещал практически помогать в работе.

В ночь на 13 августа я и мой помощник т. Мамедов ждали машину из очередной поездки. Машинист Нимченко вернулся с пассажирским поездом и, отказавшись от отдыха, остался с нами готовить паровоз для постановки в под'емочный цех. В ту же ночь началась горячая работа:

Мы разобрали и сняли дышла, вынули золотники, поршни, разобрали тормозное оборудование и, отцепив тендер, подали его в тендерный сарай. Пока мы выполняли эту работу, паровоз расхолаживали и готовили к промывке. Ровно в 9 часов утра началась промывка.

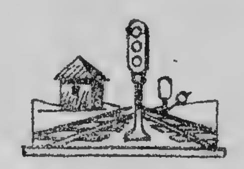
Промывальщики знали о нашем стахановском почине, они работали быстро, тщательно. К 10 часам утра промывка закончилась. Мы завели паровоз в под'емочное стойло. Тов. Матвеев принес нам новые золотниковые и поршневые кольца. Их поставили на места. Таким образом, по окончании промывки, паровоз был немедленно заведен на под'емку и из-под него выкатили скаты для обточки.

Целый день шла упорная работа. Тов. Нимченко и его помощник т. Малеев меняли паровозные детали, ставили новые втулки, уплотняли кулисное движение. Я вместе с помощником т. Мамедовым осматривал регуляторный золотник, притирал клапана, приводил в порядок инжекторы, питательные трубы, делал всякий мелкий ремонт.

Обточенные скаты дали нам к 9 часам следующего вечера, когда уже произведен был весь основной ремонт. Осталось только собрать машину, что мы и сделали до 12 часов ночи. После этого паровоз пошел в пробную поездку и, отлично выдержав ее, в 7 часов утра встал под очередной пассажирский поезд.

Весь под'емочный ремонт паровоза занял у нас 30 часов, в то время как по норме на эту работу полагается 4 суток. Быстрота эта об'ясняется тем, что все необходимые детали для смены были готовы заранее. Много мелкой работы мы выполнили еще до постановки паровоза на под'емку. Каждая болячка на паровозе нам была давно известна и мы заранее, как говорится, установили рецепт ее лечения.

Лунинское движение машинистов по под'емочному ремонту паровозов помогло Бакинскому депо в августе перевыполнить план под'емочного ремонта на 4 паровоза.



КАЖДЫЙ БЫСТРО ДОСТАВЛЕННЫЙ ПОЕЗД — УДАР ПО ВРАГУ

Календарь патриотических рейсов

8 июля

★ Машинисты депо Кировабад тт. Журкин и Асадулаев доставили поезда №№ 1126 и 1066 на 35 и 25 м. ранее расписания.

★ Машинист депо Алят т. Данилин доставил поезд № 1120 на 8 м. ранее расписания.

★ Машинист депо Баладжары т. Целовальников доставил поезд № 917 на 19 м. ранее расписания.

9 июля

★ Машинисты депо Кировабад тт. Исрафилов и Войцеховский доставили поезда №№ 1103 и 1119 на 40 и 25 м. ранее расписания.

★ Машинист депо Алят т. Торопов доставил поезд № 1488 на 1 ч. 50 м. ранее расписания.

★ Машинист депо Минджевань т. Цапко доставил поезд № 1120 на 1 ч. 3 м. ранее расписания.

★ Машинисты электродепо Тбилиси тт. Хуцишвили и Табатадзе, соревнуясь на одну поездку с электродиспетчером т. Бурджанадзе, доставили поезда №№ 639 и 41 с нагоном в 35 и 43 м.

10 июля

★ Машинист депо Кутаиси т. Пайчадзе, следуя с поездом № 1276/1285, выполнил норму технической скорости и сэкономил 80 кг топлива.

★ Машинисты депо Кировабад тт. Зайченко и Керимов доставили поезда №№ 1143 и 1003 на 1 ч. 30 м. и 25 м. ранее расписания.

★ Машинист депо Баку т. Трухин доставил поезд № 1111 с нагоном в 11 м.

★ Машинист депо Баладжары т. Скляров доставил поезд № 2922 с нагоном в 11 м.

★ Машинисты депо Ленинакан тт. Давоян, Григорян, Багдасарян и Кайтанджян доставили 4 поезда от 2 ч. 4 м. до 4 ч. 15 м. ранее расписания.

Еще в самом начале Великой Отечественной войны товарищ Сталин потребовал «организовать быстрое продвижение транспортов с войсками и военными грузами». В первомайском приказе он указал: «... твердо помнить, что от полного и своевременного снабжения войск боеприпасами, снаряжением, продовольствием зависит исход боевых операций».

Железнодорожники братских республик Грузии, Азербайджана, Армении неустанно трудятся, чтобы обеспечить быстрое продвижение поездов со всеми грузами, необходимыми фронту, нашей доблестной Красной Армии.

Поездные машинисты, осознав, что каждый быстро доставленный поезд — удар по немецко - фашистским бандам, развернули широкое соревнование на ускоренное продвижение поездов, в особенности воинских.

Каждый патриот, включаясь в соревнование на одну поездку, стремится максимально помочь фронту, дать что-нибудь сверх положенного, сверх нормы, сделать свой патриотический вклад в данный рейс. Так на дороге началась борьба за патриотические рейсы.

Патриотическим стало принято называть такой рейс, когда поездная бригада, ведя поезд, нагоняет в пути опоздание, или доставляет его ранее расписания, или отказывается на участке от набора воды, от толкача, или доставляет во-время тяжеловесный поезд, или, выполнив норму технической скорости, одновременно экономит топливо и т. д. Словом, когда бригада, образцово выполняя свои служебные обязанности, прилагает еще усилия для достижения дополнительных результатов.

Запевалами соревнования патриотов являются поездные машинисты, однако в успешном продвижении каждого поезда, рука об руку с ними, активно участвуют и главные кондукторы, и диспетчеры, и вагонники, и станционные работники, а также путейцы и связисты— все профессии, обслуживающие движение поездов, ибо каждый успешный рейс поезда — результат хорошего взаимодействия всех частей сложного дорожного механизма.

Каждый день десятки патриотических рейсов совершают железнодорожники Закавказья во славу Красной Армии.



Г. АБАДЖЯН.
Старший машинист Ленинаканского паровозного депо.

А. НЕЙМАТОВ.
Старший диспетчер Аджи-Кабульского куста.

Соревнование на одну поездку

13 октября аджи - кабульские паровозники праздновали производственную победу. В этот день им вручили переходящее Красное Знамя дороги, ранее находившееся в Кировабадском паровозном депо.

В том, что наши машинисты семь месяцев работали без случаев брака и аварий, выполняя задания по техническим скоростям и среднесуточному пробегу локомотивов — большая заслуга принадлежит диспетчерам Аджи-Кабульского куста Кировабадского отделения. Это они: тт. Багиров, Костенко, Прокофьев и другие, как настоящие командиры-организаторы, поднимали машинистов на трудовые подвиги, зажигали для них зеленые сигналы по всем перегонам, организовали между паровозниками, кондукторами и поездными вагонными мастерами социалистическое соревнование на одну поездку.

История дружбы диспетчеров и паровозников начинается с предмайских дней 1943 года. Тогда был заключен первый социалистический договор на одну поездку и с тех пор эта замечательная форма соревнования с каждым днем совершенствовалась.

Вначале все сводилось к простому разговору: диспетчер вызывал к селектору поездного машиниста, готовящегося к очередной поездке, и об'являл ему о своем желании заключить с ним договор на один рейс. Машинисты в большинстве отвечали на это предложение охотно и тут же по поручению диспетчера такой же вызов передавали сопровождающим поезд главному кондуктору и поездному вагонному мастеру. По следов соревнования не оставалось и это отрицательно влияло на дальнейшее укрепление дружбы. Нам нечем было мобилизовать поездную бригаду, под руками обычно не находилось ни одного примера отличной работы. Подчас наши диспетчеры не имели возможности сослаться хотя бы на одну фамилию машиниста, кондуктора или поездного мастера, которые превосходно провели свои поезда.

Чувствуя этот недостаток, мы завели дневник соревнования. Нашли книгу и отвели для нее постоянное место на диспетчерском столе. Каждый раз, как только заканчивалась социалистическая поездка, диспетчер обязательно вносил в дневник все подробности.

Машинист т. Сулейманов со своим наливным поездом на 1 час 30 минут ранее расписания прошел участок Аджи-Кабул — Уджары. Мы записали это. Другой машинист т. Касумов отказался от набора воды для своего паровоза и на этом сэкономил в пути с марганцевым маршрутом 50 минут. Мы и это внесли в дневник.

Третий машинист т. Тулаев, работающий на водяных поездах, в результате соревнования с диспетчером т. Костенко взялся попутно со своей работой собрать вагоны-одиночки с полевых станций и почин т. Тулаева тоже нашел свое отражение в дневнике.

Проходили недели и месяцы. Соревнование ширилось, в него вовлекалось все больше и больше людей. Диспетчеры шли на планерки к машинистам, прочитывали им страницы из дневника, приходили в кондукторский резерв и беседовали здесь о положении на фронтах и задачах тыла, говорили о передовых кондукторах, стыдили тех, кто еще нерадиво относился к делу. Впервые за все время существования диспетчерского куста, наши диспетчеры появились среди поездных вагонных мастеров и живым словом агитаторов возбуждали у людей особенный интерес к своему делу, втягивали их в круг соревнования.

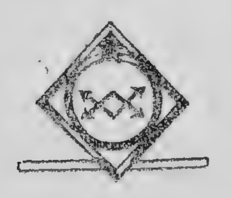
Страницы дневника становились тесными. В них после каждого дежурства появлялись все новые и новые записи о том, что, к примеру, главный кондуктор сборных поездов т. Рафиев в соревновании с диспетчером т. Валиевым обязался сократить время маневровых операций на станциях и это обязательство он с честью выполнил, вместо 40 минут на станции Сагиры про-

ведя маневры за 25 минут. Или другая запись: поездной вагонный мастер т. Джафаров ликвидировал в пути опасность горения буксы, благодаря чему наливной поезд прибыл на конечный пункт на 1 час ранее расписания и т. д. Однако диспетчеру не всегда удавалось связаться с поездной бригадой перед поездкой. То оказывалось, что машинист занят у паровоза, то кондуктор и поездной вагонный мастер принимают состав и часто эти люди отправлялись в поездку, не зная точно — чего на этот раз хочет от них диспетчер.

Тогда вместе с начальником паровозного депо т. Каграмановым мы отпечатали социалистические путевки и через оператора станции начали постоянно записывать в них обоюдные обязательства и требования друг к другу со стороны диспетчеров, машинистов, кондукторов и поездных мастеров. После этого социалистическая путевка стала самым распространенным документом в Аджи - Кабуле. В путевках, хранящихся сейчас в паровозном депо, всегда можно прочесть, какие задачи ставились перед той или иной поездкой и как они были разрешены. Вместе с этим итоги соревнования на одну поездку всегда можно найти и в дневнике у диспетчеров.

Так росла и оформлялась производственная дружба аджикабульских диспетчеров, паровозников, движенцев и вагонников и результатом этой замечательной дружбы явилось то, что наш ведущий цех — паровозники — получили дорожное переходящее Красное Знамя.

За время соревнования мы провели и проведем еще на участке на кривоносовских скоростях и при «зеленой улице» сотни воинских и народнохозяйственных поездов.



М. ГРИГОЛАШВИЛИ.
Заместитель начальника паровозной службы.

О теплотехнических мероприятиях

Серьезные трудности, возникшие в первый же год войны, поставили техническую мысль дороги перед решением целого ряда ответственнейших проблем.

Необходимо было срочно и неотложно изыскать внутренние ресурсы, чтобы обеспечить бесперебойную работу паровозного парка в целом. Второй, не менее важной задачей нашей было развернуть борьбу за строжайшую экономию в расходе топлива.

Теплотехники—патриоты Закавказской железной дороги в результате упорной работы с честью вышли из ряда затруднений, изыскав новые пути для преодоления многих тяжелых трудностей военного времени. Например, большие затруднения из-за отсутствия огнеупорной глины и огнеупорного кирпича испытывала паровозная служба. Мы организовали испытания местных глин в дорожной лаборатории, опробовали и одобрили глины станций Кафан, Доляр, Налбанд, Цецхлаури и других, из которых стали изготовлять превосходный огнеупорный кирпич. Для этого специально был переоборудован один из цехов Грма-Гельского завода в Тбилиси. Кроме того налажено производство кирпича из смеси местных глин с отходами старого огнеупорного кирпича.

Некоторые депо проявили собственную инициативу, например, в депо Кафан под руководством инструктора - теплотехника т. Артеменко изготовляют собственный кирпич (по способу Блинникова).

Затруднений с дефицитными стандартными форсунками стало меньше благодаря энергии и технической сметке некоторых наших новаторов - теплотехников. Так, по инициативе т. Погосова (депо Ленинакан) изготовляются стандартные форсунки из отходов дымогарных труб и элементов. Многие депо изготовляют теперь форсунки по способу т. Погосова. Еще более важную работу проделал теплотехник т. Седов (Баку) в напряженное для дороги время, когда в депо Баку обвалы топочных арок паровозов стали угрожающе-частым явлением: т. Седов организовал переделку сводов арок, перенося форсунки с задней части паровоза — на переднюю (по типу ждановских) и тем удлинил срок службы топочных арок и сократил расход огнеупорного кирпича. В настоящее время большинство паровозов переоборудовано по способу Седова. Обвал арок совершенно устранен.

Ввиду затруднений с получением «антинакипина» по предложению т. Квирикашвили лабораторно испытали и ввели в употребление бетонитовую глину «Аскан-гель», как заменитель антинакипина. На питание «Аскан-гелем» пол

ностью переведены депо Батуми, Хашури, Гурджаани, Боржоми и 50 процентов паровозов депо Тбилиси.

Особо важным был в условиях отечественной войны вопрос максимальной экономии топлива. Сознавая, что каждый сбереженный килограмм топлива это — реальная помощь фронту, мы провели ряд предварительных широких мероприятий организационно - технического характера: был проведен комиссионный осмотр всего паровозного парка дороги, выявлены паровозы с дефектами, влияющими на пережог топлива, и незамедлительно оздоровлены на ближайших промывочных ремонтах.

Инструкторы - теплотехники во главе старших машинистов решительно взялись за оздоровление прикрепленных к ним паровозов. Так, инструктор по теплотехнике Тбилисского отделения т. Лалаян, который сам более 30 лет проработал машинистом дороги, взялся «лечить» больные паровозы. Связав паровозные бригады с деповской лабораторией, т. Лалаян добился правильной продувки котлов, систематического их питания антинакипином и установки на большинстве паровозов приборов для продувки дымогарных труб. Большой производственный опыт т. Лалаяна, его авторитет среди молодежи и настойчивость сделали свое дело. Патриот-железнодорожник помог оздоровить паровозы и ввести строгую экономию топлива на них.

Но это было лишь началом. По-настоящему организовали массовую борьбу за экономию топлива работники Кировабадского отделения паровозного хозяйства. Начальник отделения т. Сулейманов и его заместитель т. Меликов добились того, что в депо Кировабад и Аджи-Кабул занялись ежедневным анализом расхода топлива на каждом паровозе. На ежедневных планерках обсуждался каждый отдельный факт пережога, анализировались причины его. Замеченные неисправности паровоза выносились на суд общественного мнения. Виновники злостных пережогов смещались с почетной должности машиниста с понижением. Наоборот, поощрялись и получали премии лучшие машинисты, экономящие топливо. В Кировабадском отделении развернулась настоящая борьба за полное использование мощности паровозов, за формирование полновесных поездов и отставление излишнего паровозного парка.

Кировабадское отделение стало давать от 8,7 процента до 12,7 процента экономии топлива ежемесячно. Этот почин стал широко известен на дороге, другие отделения последовали примеру кировабадцев.

Количество машинистов, добившихся постоянной экономии топлива, увеличивается на дороге с каждым днем. По инициативе передовых машинистов т. Кипиани (депо Тбилиси) и т. Абаджяна (депо Ленинакан) появились удлиненные пробеги паровозов, требовавшие безукоризненно-хорошего ухода за котлами и машинами и давшие солидную экономию в расходе топлива.

Сейчас у нас немалое количество паровозов находится в отличном состоянии, позволяющем проводить экономию топлива: таковы паровозы машинистов тт. Кипиани, Циклаури, Едзгверадзе (депо Тбилиси), Фаталиева (Кировабад),

Романюка (Аджи-Кабул), Вашакидзе (Батуми), Абаджяна, Давитяна, Хачатряна (Ленинакан), Абасова (Аляты) и других.

Справедливо гордясь успехами лучших людей дороги, мы однако никак не можем считать их достаточными. Вопрос экономии топлива вступает в новую фазу. Необходимо улучшить планирование норм расхода топлива, как в топливном отделе дороги, так и в отделениях.

Надо еще шире, настойчивее развернуть борьбу за сокращение рабочего парка паровозов, в первую очередь за счет вспомогательных видов работы, реально использовать полную мощность паровозов. Надо сделать опыт лунинцев всеобщим достоянием, улучшить качество ремонта паровозов, ухода за ними.

Надо ликвидировать все щели, откуда только могут быть потери пара, воды, тепла.

Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов и Народный Комиссариат Путей Сообщения, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта за август 1943 года, признали победителем в соревновании, занявшим первое место, и решили оставить переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны и выдать первую премию Закавказской железной дороге.

★

„По итогам работы дорог за август Знамя ГОКО вновь присуждено Закавказской дороге, которая закрепила достигнутые успехи в июле и улучшила работу“.

(Из телеграммы Народного комиссара путей сообщения тов. Л. М. Кагановича от 19 сентября, № 579).

ЛУНИНЦЫ

Бригада паровоза № 5290 депо Ленинакан, в составе старшего машиниста т. А. Хачатряна, его напарника т. Казаряна и их помощников тт. Геворкяна и Акопяна, следуя примеру знатного машиниста - лунинца нашей дороги т. Г. Абаджяна, обязалась совершить 500.000-километровый пробег без записи ремонта, а промывочный ремонт выполнять своими силами. Это обязательство бригада выполнила с честью. В сентябре безремонтный пробег паровоза № 5290 достиг 515.000 километров.

За этот пробег бригада выполняла весь слесарный ремонт, выпуская паровоз из промывки ранее установленного срока на 4—5 часов. Лунинской эксплоатацией паровоза бригада удлинила срок службы отдельных деталей. Бережно расходовала топливо и сберегла 450.000 килограммов горючего. За время пробега сэкономила на ремонте паровоза 124.500 рублей.

В связи с присуждением дороге переходящего Красного Знамени Государственного Комитета Обороны взяла на себя новые обязательства по безремонтному пробегу.

5 ноября 1943 года старшему машинисту т. А. Хачатряну Президиум Верховного Совета Союза ССР присвоил звание Героя Социалистического Труда.

И. СЕДОВ.
Теплотехник Бакинского паровозного отделения.

Проблема

Почта все чаще и чаще приносит мне письма. Письма приходят с разных дорог: Рязано-Уральской, Ашхабадской, нашей Закавказской и других.

Пишут незнакомые люди: техники, инженеры, машинисты. Недавно написал один ростовский профессор. В письмах люди советуются со мной, просят поделиться опытом, излагают затруднения. Вопреки пословице, у нас добрая слава не лежит на печке: обширная переписка с патриотами - железнодорожниками завязалась у меня, рядового работника Бакинского паровозного отделения, потому, что мне удалось разрешить сложную техническую задачу в самые напряженные для нас, бакинцев, дни войны.

В начале 1943 года в Бакинском паровозном депо начали замечаться симптомы технического заболевания локомотивов — начали разваливаться то-

ночные арки. Натиск нашей Красной Армии, выгонявшей немцев с родной Кубани, в те дни предельно усилился. Фронт ждал нашей помощи. А в Бакинском отделении почти половина паровозного парка «заболела» арками. В январе у нас было 69 случаев межпоездного ремонта по аркам, в феврале — 43 случая, в марте—21. Были дни, когда на ремонт по аркам становилось 5—6 паровозов . . .

Несчастье заключалось в отсутствии добротного огнеупорного кирпича. Паровозы отоплялись форсункой Данилина с тыловой стороны котла. Струя огня била прямо в арку. Кирпичи, из которых были выложены арки, через несколько дней начинали плавиться и разваливаться. Телеграммы, запросы в материальную часть дороги ни к чему не привели: огнеупорного кирпича не было. Мы продолжали ежедневно наскоро перекладывать арки, выискивать старый кирпич, стараясь предотвратить минуту, когда — как мы боялись — почти все паровозы выйдут из строя. В критические дни у меня возникла мысль:

— Нельзя ли изменить направление струи огня, чтобы уберечь арку от разрушения?

Эта идея полностью завладела мной. Днем и ночью размышлял я над проблемой улучшения отопления паровоза. Собственно, мысль моя — отопление паровоза спереди—не была новостью. Способ этот применялся на ждановской форсунке. Наши же паровозы, как известно, работают на типовой форсунке Данилина.

— Ждановская форсунка требует много дефицитных материалов, ей нужны втулки, колосники, — размышлял я, — кроме того, она неудобна, ради нее сверлят котел, это ослабляет его. Надо найти другое решение задачи. Надо сочетать ждановский способ отопления паровоза спереди — с типовой форсункой Данилина. Возможно ли такое сочетание?

Путем упорной работы над чертежами форсунок, я пришел к выводу — форсунку Данилина можно пропустить через зольник и тем самым спасти от сгорания кирпичный свод топочной кладки.

Мне разрешили оборудовать, ради опыта, один паровоз.

Это было сделано в кратчайший срок. Не только я — машинисты паровоза товарищи Симонов и Свистунов сильно волновались — как оправдает себя новая система отопления в работе? Все депо напряженно ждало результатов. Утром 23 марта 1943 года первый паровоз с новой системой отопления благополучно вернулся из поездки, с 13-ю минутами нагона, без разницы в расходе топлива.

Было приступлено к переоборудованию всех паровозов Бакинского депо постепенно. Сложная работа, конечно, прошла не без борьбы. Скептики говорили:

— Новая система ведет к пережогам, вы пустите много лишнего топлива в трубу... вами будут недовольны машинисты, с вашим отоплением будет много хлопот. .

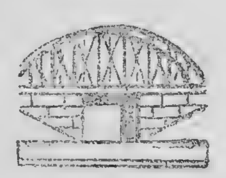
Говорили о «малом парообразовании» и так далее. Но большинство машинистов было на моей стороне. Депо напряженно следило за таблицами расхода топлива. Цифры проголосовали за новый метод:

до переоборудования паровозов в январе 1943 года у нас был пережог топлива — 315 тонн, в марте—142 тонны. В апреле, когда часть паровозов перешла на новое отопление, расход топлива снизился до 49 тонн. В мае мы уже дали 22 тонны экономии, в июне цифра сэкономленного топлива возросла до 692 тонн...—С победой! так теперь встречали нас прежние скептики.

Что касается «лишних хлопот» и «малого парообразования», то машинисты Бакинского депо в один голос опровергают последние сомнения. Картина резко изменилась: за 5 месяцев в Бакинском депо ни один паровоз не встал на ремонт по аркам. Есть паровозы (№№ 204-10. 215-91. 4283 и другие), которые уже дважды прошли обточку, а их арки не требуют ремонта.

На днях я получил письмо от кандидата технических наук Ростовского института инженеров путей сообщения т. Лисовенко. Пишет, что мысль об отоплении паровоза спереди при форсунке Данилина показалась ему настолько удачной, что он лично провел ряд опытных поездок, сам обследовал топки, сам проверял результаты в беседах с машинистами. — Правильная, товарищ Седов, ваша система, внедряйте ее в жизнь! — пишет мне молодой ученый.

Радостно получать такие отклики. Радостно сознавать, что технической сметкой ты помог в ответственные дни родной Красной Армии отстоять наш Кавказ от подлого врага.



А. ГАРИШВИЛИ.
Начальник Кутаисского паровозного депо.

Своими силами

Подготовка Кутаисского паровозного депо к зиме в этом году порадовала массовым проявлением инициативы.

Еще в жаркие дни лета старший машинист паровоза № 104 Д. Пайчадзе положил начало отеплению паровозного парка. В депо не было ни мешковины, ни войлока, ни обвязочной проволоки. Тов. Пайчадзе решил раздобыть материалы в городе. Он сходил на швейную фабрику, достал там по дешевой цене 200 килограммов шерстяного тряпья и сам отеплил трубы, причем так искусно.

что обвязочной проволоки не потребовалось. Его примеру последовали машинисты Г. Сутидзе, С. Капитевадзе. К. Роговенко и другие.

Вскоре все паровозы были добротно отеплены.

Потребовался лес для изготовления будочных перегородок. И его мы раздобыли сами в достаточном количестве, обратившись прямо на лесопильный завод. Попутно с отеплением, паровозные бригады взялись в межпоездное время и на промывках устранять своими силами на паровозах все неисправности. Когда все паровозы были оздоровлены и проверены, а паровозные бригады сдали на «хорошо» и «отлично» испытания по инструкции. в депо были выданы паспорта готовности к зиме на все паровозы.

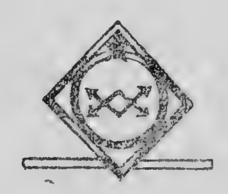
Мы помогли и Очемчирскому депо. отправив с машинистом т. Пайчадзе достаточное количество теплого тряпья для отепления паровозных труб, чтоб и они могли. не требуя ничего от дороги. срочно подготовиться к зиме.

Территория депо Кутаиси еще в недавнем прошлом напоминала свалочное место. Теперь ее не узнать. Раздобыв асфальт. машинисты сами заасфальтировали 800 метров территории, очистили ее от грязи и хлама и ныне у нас повсюду образцовый военный порядок. Не ограничиваясь ремонтом дверей, окон, крыш и полов к зиме. мы очистили стены цехов от долголетней грязи и выбелили их. благоустроили кочегарные канавы и их также побелили.

Станочники и ремонтники в короткий срок исправили все механическое оборудование, а работники инструментального цеха занялись исправлением старого и заготовкой нового инструмента. Чтобы не испытывать зимой затруднений в дефицитных материалах, мы приняли меры теперь же. Например, паровозные бригады сами обеспечивают себя огнеупорным кирпичем и электродной проволокой для сварщиков. Огнеупорную глину мы достаем на стекольном заводе. Отходы ситценабивной фабрики мы используем. как обтирочный материал и концы для заправки букс.

Создан достаточный запас различных запасных частей, как, например, рессорных подвесок, букс, подшипников. упорных шайб.

Для борьбы со снежными заносами на деповской территории организованы 3 дружины с дежурными по депо во главе. Есть и пожарная дружина. Все дружины прекрасно оснащены. К зиме наше депо подготовилось своими силами. своими средствами.



Ф. АГАЕВ.
Герой Социалистического Труда, машинист Бакинского паровозного депо.

График лунинского ремонта

Тесно связана с городом нефти моя жизнь.

В могучий нефтеносный Баку я пришел 14-ти летним подростком. Помню, как впервые с переходного моста я залюбовался паровозами, увозящими нефтяные маршруты. Быть машинистом — стало моей мечтой.

Я начал работать там, куда меня поставили — подручным слесаря на промысле. Но в свободные часы я всё, бывало, простаивал на мосту, глядя на паровозы. Овладев специальностью слесаря, перешел в депо на работу кочегара. Поразило это моих товарищей. Но другого пути к паровозу — в те старые, ушедшие времена — не было.

Революция помогла мне осуществить мечту быстрее. Я стал машинистом. С тех пор прошло четверть столетия. Все эти 25 лет я отдал родному депо—Баку. На моих глазах менялся город, менялись люди, рос и развивался транспорт. Все, что нового, лучшего являлось в почетной профессии машиниста, с радостью я усваивал. Лунинские методы принял как свое, кровное дело: начинал-то я ведь слесарем.

Грянула война. Город нефти бурлил огромным под'емом. Хотелось сделать как можно больше для фронта, для победы родины. Война еще больше сблизила меня с моим напарником Иваном Ведёрниковым. Такого другого машиниста во всем депо не сыскать—серьезный, работящий человек. Вместе берегли мы с ним топливо, как боец патроны. Вместе производили под'емочный ремонт локомотива в сжатые, фронтовые сроки. Так, в сентябре этого года мы произвели под'емку паровоза своими силами. Готовились к этому делу, как к сражению. Разработали подробнейший план, расставили силы бригады. Один взял на себя ремонт инжекторов, другой—ремонт дышел, третий — золотники, четвертый кулиссу. На отдых отвели каждому 4 часа, но не помню, кто отдыхал в те боевые сутки. Зато под'емочный ремонт паровоза занял вместо 4-х суток всего 2 суток и 6 часов и был признан отличным.

Тогда мы с Ведёрниковым задумали новое начинание:

график лунинского ремонта основных частей паровоза на межпоездных стоянках. Разработав такой график по деталям, по часам и минутам, наша бригада рассчитывала прийти к очередной промывке с минимальным ремонтом.

Мы подумали, уточнили с Ведёрниковым: кто из нас, где и когда возьмет на себя смену золотниковых колец, притирку клапанов и другие ответственные операции. Рассчитали время, составили график и твердо выдерживали его в поездках. К очередной промывке мы пришли со сравнительно небольшим оставшимся ремонтом. Благодаря чему смогли отказаться от помощи комплексной бригады.

Отрадно было видеть, какой успех имел у передовых машинистов депо наш почин. Лучшие машинисты депо — тт. Нимченко, Касимов, Ларионов, Гагарин и многие другие также составили график ремонта на межпоездных стоянках и стали работать, строго придерживаясь его. Когда подумаешь, что в наше депо пришло много паровозов с прифронтовых дорог, что эти славные боевые машины требуют особо много ремонта—радостно делается за то, что внес свой вклад в лунинское дело, обогатив его технологию во имя победы родины.



Б. КУЛИЕВ.
Диспетчер Бакинского паровозного отделения.

Как мы ускоряем оборот паровозов

В ноябре мы, бакинцы, испытали радость производственной победы: длительно отстававшие наши предприятия—отделение движения, Баку-товарная, Баладжарское паровозное депо вышли в соревновании на первые места по дороге. На первом месте оказалось также и наше Бакинское паровозное отделение.

В этот период мы работали с малым количеством паровозов.

Соблюдая график оборота, мы однако обеспечили паровозами значительно большее количество поездов, чем предусматривал план. По депо Баку и Баладжары мы, в среднем, ежесуточно держали в эксплоатационном парке на 2 с половиной паровоза меньше нормы, но под поезда за это же время, по требованию отделения движения, выдали в общей сложности на 18 паровозов больше.

Следовательно каждый наш паровоз выполнил большую работу.

Так оно и получилось: норма среднесуточного пробега пассажирских поездов перевыполнена отделением на 15 километров, а товарных — на 4,2 километра, норма технической скорости локомотивов перевыполнена за декаду на 2,4 километра в час, а оборот паровозов ускорен против нормы на 3,6 часа.

Какими методами и путями добились мы этих показателей?

Первым средством нужно считать ликвидацию отстоя многих паровозов в оборотном депо. Там по норме каждому паровозу положено простоять до 5 часов. Поясню примером:

1 ноября днем было мое дежурство. На участок с поездом вышел паровоз Баладжарского машиниста Петра Осипа. Я знал, что к прибытию Осипа на станцию оборотного депо сюда с соседнего отделения придет встречный поезд. и т. Осипу выдал социалистическую путевку. Машинист, соревнуясь с нами, нагнал в пути 17 минут. Тем самым он обеспечил ликвидацию стоянки паровоза в оборотном депо. Как только т. Осип прибыл, его паровоз повернули, экипировали за 35 минут, прицепили к встречному поезду и через 1 час 2 минуты он отправился обратно.

В тот же день, почти одновременно, на участке оказались паровозы машинистов тт. Бабошина и Стрембицкого. Оба вели поезда, а со станции оборотного депо должен был отправиться один встречный поезд. Следующий предполагался через 4 часа. Чтобы не обрекать Стрембицкого на четырехчасовое ожидание и обеспечить быстрое отправление поездов из Баладжар, я быстро повернул оба паровоза и отправил встречный поезд двойной тягой.

Моему стремлению ускорить оборот паровозов много помогают дежурные по Бакинскому и Баладжарскому депо тт. Фарзали. Ягуб и Хасметдинов. Они строго следят, чтобы прибывшие паровозы сейчас же попадали под поезда, встречают их на контрольных постах, ускоряют экипировку.

Наше Бакинское паровозное отделение сэкономило за декаду 111 тонн горючего. Каким образом? Главным образом настойчиво добиваясь отправления полновесных составов, сокращая гонку паровозов резервом, сжимая сроки их простоя в оборотном депо.



НЕУСТАННО крепя воинскую дисциплину и совершенствуя методы труда, движенцы и грузовые работники Закавказской значительно ускорили в дни войны продвижение поездов и резко снизили простой вагонов на станциях. Благодаря этим мерам, важнейший измеритель работы дороги — оборот вагона — вплотную доведен в сентябре 1943 года до нормы. Движенцы и грузовые работники дороги добились в условиях военного времени систематического перевыполнения планов воинских и народнохозяйственных перевозок и подняли до 93 — 95 процентов проследование поездов по графику. Подавляющее большинство станционных работников, в частности, стрелочников, применяя лунинские методы труда и используя внутренние ресурсы, изготовляет и ремонтирует собственными силами инвентарь и инструменты. Многие из них, в помощь путейцам, освоили и ремонт стрелочных переводов.

АНДРЕЙ ШЕРСТОБИТОВ.
Составитель станции
Баку-товарная.

Нефть — фронту!

Я работаю составителем поездов на станции Баку - товарная. В мою маневровую бригаду входят: сцепщик т. Коломиец, маневровый машинист т. Керимов и его помощник т. Аскеров. Мы формируем нефтяные маршруты.

Помня, что каждая налитая сверх плана тонна нефти — это еще один удар по врагу, мы всю свою работу в дни войны подчинили одной мысли, одному стремлению — ускорить оборот вагонов, протолкнуть быстрее наши цистерны между парком отправления и наливными эстакадами. Слаженная, дружная работа помогла нам добиться цели.

В дни наступления Красной Армии—в жаркие летние дни, когда по раскаленным рельсам Баку-товарной двигались бесконечные маршруты на фронт с горючим для наших танков и самолетов, в беседе с товарищами у меня зародилась идея: нельзя ли формировать нефтяные маршруты прямо у пунктов налива? Это ускорило бы во много раз составление маршрутов. Ведь, чем быстрее мы будем наливать горючее, чем скорее будем оборачивать цистерны, тем больше помощи от нас увидит фронт.

Идея эта зажгла нас энтузиазмом. Мы решили не жалеть свободного времени, как можно быстрее реализовать наш план. Работа у нас и раньше спорилась, технического и коммерческого брака у моей бригады не было. Опыт составителя имею я давний, каждый участок Баку-товарной хорошо мне знаком. Я предложил следующий план: вначале подбирать группы цистерн, потом

формировать целые ядра для составов, а затем сформировать на наливных эстакадах полный маршрут.—Лучше действовать постепенно, получится проворная работа короткими заездами, без громоздких и медленных оборотов! — доказывал я.

Сказано — сделано.

Мы стали работать по-новому. Формируя наши маршруты, мы начали умело пользоваться под'ездными путями станционных постов. Делаем так: по главной линии по направлению к эстакадам, хвостом вперед, подаем большую группу порожних цистерн. У первого же поста я останавливаю состав. Отцепляю от него 5—6 цистерн и, об'езжая с ними остальной порожняк, снова выхожу на главную линию. То же мы проделываем и на других постах. Затем начинаем формировать поезд из уже налитых цистерн.

Это дело тоже требует большого организаторского навыка. Надо выбрать в первую очередь ту эстакаду, у которой стоит хвост поезда. Я заезжаю паровозом за последними налитыми цистернами, вытаскиваю их и осаживаю на главную линию.

Вместо них ставлю привезенные порожние цистерны и сейчас же возвращаюсь к главной группе порожняка. Снова беру нужное количество порожних цистерн и под'езжаю к следующей эстакаде, откуда выбираю цистерны для центральной части поезда и осаживаю их по главной линии к уже заделанному хвосту.

На их место ставится вновь привезенный порожняк. Так короткими, быстрыми заездами я за час — полтора успеваю вытащить все налитые цистерны, сформировать из них маршрут и одновременно подать под налив весь привезенный порожняк.

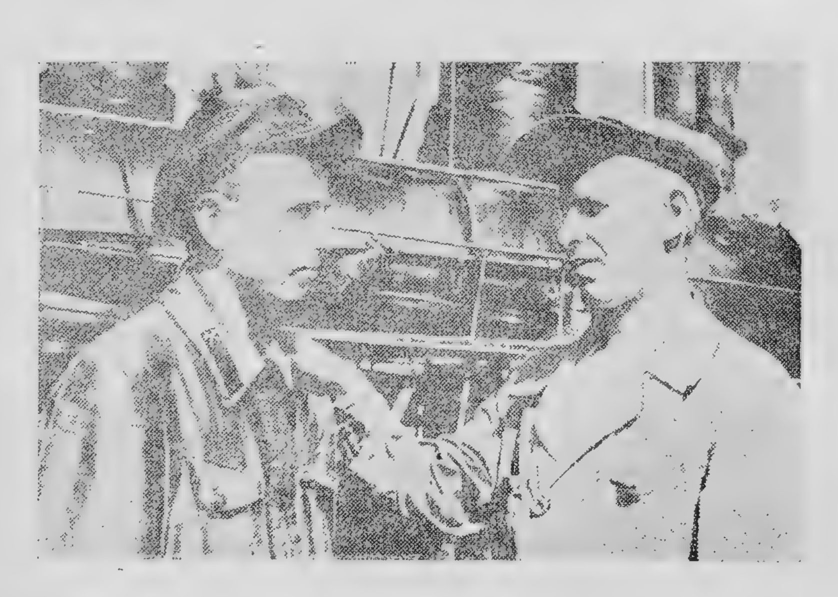
Когда люди увидали результат нашей работы, все прямо загорелись энергией, увлечением. Работники сортировочного парка, заведующие маневрами пошли к нам навстречу, не жалея времени и сил: шутка ли, за 12 часов работы наша бригада успевает сделать 3—4—5 оборотов по подаче порожних и уборке налитых цистерн. Мы не всегда могли бы справиться, если бы с сортировочным парком у нас не был налажен крепкий контакт.

Некоторые составители попробовали формировать нефтемаршруты также прямо на наливных путях, но предпочли маневрировать не короткими заездами, а вместе со всем порожняком. Получилась громоздкая, медленная работа. Составитель тратил уйму времени на беготню, его сигналы из-за длины поезда не всегда бывали понятны. Тогда, окончательно убедившись в правильности нашего приема коротких заездов, другие маневровые бригады также перешли на этот метод. Они стали делать по 2—3 оборота за рабочий день.

— Нефть быстрее пошла! — радостно говорят бакинские железнодорожники, следя за быстрой оборачиваемостью нефтяных маршрутов, увозящих драгоценное горючее к фронту, стремительно двигающемуся все дальше, на запад.

Могу еще привести случай из практики нового метода. Недавно на станцию пришел маршрут из порожних цистерн, где в середине оказалось две «больных» цистерны. Их следовало выкинуть на ремонт, это взяло бы у нас 20 минут лишнего времени. А мы привыкли дорожить каждой минутой. Договорившись с заведующим маневрами, я с его согласия повел на наливные пункты весь маршрут целиком. Сформировав там налитые цистерны в маршрут, я повел его на станцию, причем две «больные» цистерны вел в голове поезда. Там их быстро взяли на ремонт. Таким образом, я хотя и задержал подачу на ремонт двух цистерн, но формирование целого нефтяного маршрута ускорил на 20 минут.

Мы, бакинцы, привыкли подчинять свой напряженный труд, все свои усилия интересам снабжения фронта нефтью. Родной Баку с его лесами вышек, могучей работой нефтеперегонных заводов и бесконечными вереницами нефтяных цистерн, везущих горючее армии — это одно монолитное целое. Радостно сознавать, что и составители Баку-товарной много сделали для общей победы.



Инициаторы формирования нефтемаршрутов на пунктах налива: маневровый машинист станции Баку - товарная т. Керимов (слева) и знатный составитель дороги Андрей Шерстобитов.

Инж. Г. АСТВАЦАТУРОВ.

Что дали дороге вертушки

В условиях отечественной войны своевременная доставка сырья заводам и фабрикам, работающим на оборону родины, и регулярность снабжения городов продуктами питания приобрели решающее значение. От бесперебойности и срочности перевозок по нашей дороге нефтепродуктов, угля, марганца, хлопка, живности, хлеба зависел успех выполнения промышленностью заказов фронта. Но, чтобы справиться с перевозками этих важнейших грузов, надо было обеспечить своевременную подачу на пункты погрузки потребного количества порожняка. А, между тем, с первых же дней войны на дороге стала ощущаться нехватка вагонного парка, становившаяся периодами весьма острой.

Затруднения с подачей вагонов под погрузку народно - хозяйственных грузов усугублялись необходимостью предоставлять основное количество порожняка под воинские эшелоны и транспорты — перевозки, не терпевшие, разумеется, никакого отлагательства. Для народнохозяйственных же грузов вагонов нехватало. Чтобы выполнить план их перевозок, оставалось лишь одно средство — мобилизовать все резервы вагонного парка дороги, путем решительного ускорения оборота вагонов.

Опыт эксплоатационной работы учит, что одним из важнейших рычагов ускорения оборота вагонов является маршрутизация перевозок. Следуя от пункта формирования до пункта расформирования безо всякой переработки, маршрутные поезда даже на самых крупных распорядительных станциях останавливаются лишь на 15—20 минут—время, необходимое для смены локомотива и технического осмотра состава. Таким образом, транзитный простой вагонов, входящих в их состав, сводится на распорядительных станциях к минутам, вместо обычных 6—8 часов.

Особенно большой эффект ускорения оборота вагонов дают замкнутые отправительские маршруты, формируемые на станции погрузки и расформируемые на станции выгрузки. Если же после выгрузки такие маршруты возвращаются в полном составе на станцию погрузки, то дорога приобретает еще добавочные выгоды, сохраняя за собой подвижной состав, приспособленный к перевозке определенных грузов. Такие именно маршруты, называемые кольцевыми, или просто вертушками, и применили движенцы Закавказской для перевозки важнейших грузов.

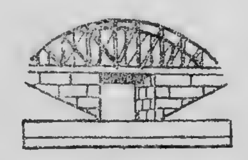
Между движенцами, паровозниками, электровозниками, вагонниками, грузовыми работниками широко развернулось социалистическое соревнование на скоростную обработку и быстрейшее продвижение нефтяных, угольных, марган-

цевых, зерновых, хлопковых и других вертушек. Диспетчеры Самтредского, Хашурского, Тбилисского, Ленинаканского, Кировабадского, Бакинского отделений дороги, соревнуясь с машинистами на одну поездку, не раз проводили вертушки по своим участкам без остановок для набора воды и, уравнивая их коммерческую скорость с технической, доставляли на конечные станции участков на час — полтора, а то и два часа ранее графика.

На час — полтора быстрее нормы обрабатывались в Батуми и Ленинакане — нефтяные, в Шоропани — марганцевые, в Кутаиси и Ткварчели—угольные, в Евлахе и Кировабаде—хлопковые вертушки. Транзитный же простой их нередко сводился к 10—12 минутам, в чем особенно отличились комсомольские смены станций Тбилиси-товарная и Навтлуг-I, а также коллектив станции Самтредиа. Скоростной обработке и быстрому продвижению вертушек во многом способствовала четкая работа диспетчеров распорядительного отдела службы движения тт. Шустицкого, Вартанова, Сунгурова и других.

В результате маршрутная скорость нефтяных вертушек в течение ряда месяцев текущего года доводилась до 120—130 процентов нормы, на 15—20 процентов превышала норму среднесуточная скорость угольных и марганцевых вертушек. Применение вертушек позволило дороге резко поднять погрузку важнейших народнохозяйственных и части служебных грузов (например, балласта) и на протяжении ряда месяцев не только выполнять, но и перевыполнять задания по их перевозкам.

Благодаря успехам, достигнутым в погрузке и перевозках оборонных и важнейших народнохозяйственных грузов, наша дорога завоевала в июле переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны, которое сохраняет за собой до сего дня. Не малую услугу в достижении этой победы оказали железнодорожникам Закавказской замкнутые кольцевые маршруты—вертушки.

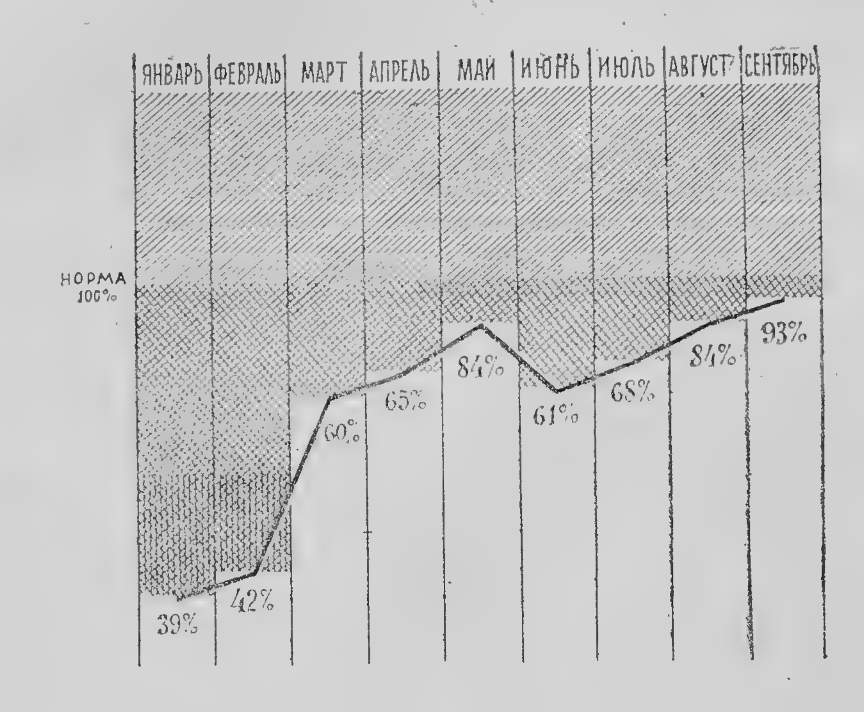


ВАЖНЕЙШИЙ ИЗМЕРИТЕЛЬ

Чем быстрее оборачиваются вагоны, тем выше коэффициент их полезной работы, тем больше у дороги перевозочных возможностей. Поэтому оборот вагонов является важнейшим и универсальным показателем работы дороги.

В январе текущего года, как это видно из диаграммы, наша дорога оборачивала вагоны в 2,55 раза медленнее, чем предусмотрено нормой. Поведя настойчивую борьбу за решительное ускорение оборота вагонов, железнодорожники Закавказской из месяца в месяц ускоряли переработку вагонов на станциях, ускоряли и продвижение поездов. В результате этой борьбы оборот вагонов был доведен в сентябре почти до заданной нормы.

Стремясь удержать за собой завоеванное переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны, железнодорожники Закавказской настойчиво борются сейчас за дальнейшее убыстрение оборота вагонов, за создание новых резервов вагонного парка для перевозок оборонных и народнохозяйственных грузов.



А. ГРИНЬКО.
Машинист-крановщик Тбилисской погрузочно-разгрузочной конторы.

Лучший кран дороги

Я не мало лет работаю машинистом грузопод'емного крана. Обязанности свои выполнял всегда добросовестно, но война заставила меня многое улучшить в собственной работе и работе бригады. Я теперь связываюсь непосредственно с диспетчером, а если надо—и с начальником парка, чтобы ускорить подачу вагонов под выгрузку и погрузку. Спешность, ответственность выгрузки и погрузки оборонных грузов заставляют нас отдавать лишние часы работе, хотя и без того делаем немало: даем 30 тонн выгрузки в час. Если груз крупный, удобный, могу дать до 60—70 тонн погрузки в час. Недавно за 12 часов безостановочной работы я выгрузил 70 вагонов с трофейными машинами.

На дороге мой кран считается на первом месте, бригада моя неоднократно премирована, я сам награжден значком «Ударнику Сталинского призыва». Надо сказать, что берегу я свою машину как зеницу ока, весь мелкий ремонт произвожу сам и в капитальный ремонт сдал свой кран на $1\frac{1}{2}$ года позже срока.

Два брата у меня на фронте в технических войсках, им я часто пишу о своей работе, о родной Закавказской дороге, о ее борьбе за первенство — потому что знаю, как дорого фронтовику чувствовать крепкую поддержку транспорта.



Ю. ЮСУБОВ.
Начальник станции
Баку-товарная.

На под'еме

Станция Баку - товарная в течение долгого времени не выполняла норм простоя вагонов, планов погрузки и выгрузки, допускала брак в работе. Причины отставания заключались главным образом в отсутствии строгой воинской и технологической дисциплины и плохом планировании погрузки.

Мы грузили обычно несколько транспортов сразу, распыляли по ним порожняк и не заканчивали в срок ни одного транспорта. Такое же положение было и с наливом нефтемаршрутов. В результате, вагоны простаивали под накоплением по нескольку суток.

Началось предоктябрьское соревнование. На всех сменных совещаниях мы провели глубокую раз'яснительную работу. Коллектив станции решил во что бы то ни стало улучшить свои показатели и притти к празднику с перевыполнением плана.

В первую очередь мы взялись за наведение порядка в планировании погрузки и налива. Была принята твердая установка — грузить или наливать только один транспорт или нефтемаршрут, а не пачку сразу. Результаты получились отличные. Если в прошлом погрузка одного транспорта продолжалась у нас 30—40 и более часов, то теперь мы тратим на это лишь 10—15 часов, а то и меньше.

Одновременно с этим, составители, сцепщики, маневровые машинисты, диспетчеры и другие работники станции стали проявлять больше инициативы в борьбе за ускорение формирования и расформирования поездов, а также за быстрый развоз местного груза по пунктам станции.

На днях к нам прибыла партия вагонов, груз которых требовал определенного места выгрузки. К сожалению, это место было занято и вагоны обрекались на длительный простой. Так оно и случилось бы, но диспетчер Романченко, получивший приказание освоить весь местный груз до 18 часов, нашел выход из положения. Договорившись с клиентом, он использовал для выгрузки другой тупик, освободил вагоны и до 18 часов подал их под погрузку.

Формирование поездов на нашей станции более всего задерживалось сбором погруженных вагонов и цистерн. Чтобы ускорить процесс формирования, мы стали широко применять метод нашего составителя Андрея Шерстобитова и маневрового машиниста Керимова, формировавших нефтепоезда одновременно с наливом. Применяя такой метод, маневровый диспетчер Яныкин

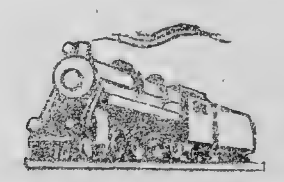
стал оборачивать марганцевые вертушки за 10 часов, вместо обычных 20—25. Быстрее нормы стали оборачивать нефтемаршруты диспетчеры Неволенко и Дышкин. В течение нескольких дней, только на 15 нефтемаршрутах и поездах, они сэкономили почти 5.000 вагоночасов.

Значительно ускорилось у нас и формирование передаточных поездов. Работая в Бакинском порту, составитель Мкртычев стал их формировать одновременно с погрузкой вагонов, его примеру последовали и другие. Благодаря применению скоростных методов, улучшилось и расформирование поездов, прибывающих под выгрузку и под налив.

Предоктябрьское соревнование благотворно отозвалось и на укреплении дисциплины: процент отправления поездов по графику поднялся до 95—97; более двух месяцев подряд наша станция работает без единого случая технического брака и нарушения Правил технической эксплоатации; значительно сократилось количество случаев коммерческого брака.

В результате достигнутых сдвигов у нас резко улучшился один из важнейших показателей работы станции — выполнение нормы простоя вагонов. Если еще 2—3 месяца назад простой сухогрузных вагонов и цистерн на нашей станции превышал норму в 3—4 раза, то сейчас мы свели его не только к норме, но и ниже нормы. Наконец, надо сказать, что в октябре и первой половине ноября мы перевыполнили план налива нефтепродуктов более, чем в 1½ раза.

За две декады ноября, в соревновании распорядительных станций дороги, наша станция заняла первое место. Но мы не успокаиваемся достигнутыми успехами. Вместе с партийной, профессиональной и комсомольской организациями, мы, руководители станции, мобилизуем весь ее коллектив на устранение недостатков, на борьбу за еще большую помощь фронту.





Старший диспетчер Зестафонского подотдела Самтредского отделения движения Наум Ирадионович Гегешидзе. Старейший железнодорожник, он один из лучших борцов за график, за перевыполнение плана перевозок марганца и угля.

Н. ГЕГЕШИДЗЕ.
Старший диспетчер Зестафонского подотдела Самтредского отделения движения.

Марганец и уголь—заводам

В феврале и марте текущего года Самтредское отделение движения и в частности наш Зестафонский подотдел недовыполнили планов погрузки марганца и угля. Причина этого заключалась в том, что основную часть порожняка требовалось предоставлять под срочные оборонные перевозки, а для марганца и угля вагонов нехватало.

Мириться со срывом перевозок марганца и угля мы, диспетчеры подотдела, не могли, а ждать, что порожняк к нам откуда-то подошлют, было тоже нелепо. Оставался один выход из положения — мобилизовать внутренние ресурсы вагонного парка, всемерно ускорив оборот вагонов.

На небольшом диспетчерском совещании мы проанализировали всю нашу работу и убедились, что местный груз мы могли бы развозить быстрее; продвигать поезда могли также скорее. Совершенно очевидной была и возможность решительно сократить простои вагонов на станциях, всемерно ускорив их переработку и ход грузовых операций.

Важнейшим из мероприятий, выработанных и проведенных нами в жизнь, явилось улучшение качества планирования предстоящей работы.

Оперативный план предстоящей работы каждого диспетчерского подотдела строится на основе трех элементов: заданий руководства отделения, информации о подходе поездов и ситуации работы станций. Так строили планы и мы, но наши планы нередко оказывались нереальными и потому срывались. Главнейшей причиной зла была неточная, а то и совершенно не соответствовавшая действительности, информация о подходе поездов.

Эту информацию мы, как и все диспетчеры на нашей дороге, получали четыре раза в сутки — на каждый шестичасовой период. Естественно, что за 6 часов в работе смежных отделений и участков происходили значительные изменения. Некоторые поезда, например, опаздывали на 1—2 часа; некоторые, наоборот, на много опережали время, предусмотренное графиком; из-за отцепок и прицепок вагонов происходили изменения и в составах подходивших поездов. В результате, на наши станции прибывало сплошь и рядом совсем не то, что ожидалось, и не тогда, когда ожидалось и план шел на смарку.

Заранее договорившись с руководителями Самтредского и Хашурского отделений, я, начиная с апреля, обязал своих диспетчеров брать информацию о подходах поездов из Самтредиа и Хашури каждые 2 часа. Это сразу же повысило качество получаемой информации: она стала настолько точной, что ни один из оперативных планов, спускавшихся нами на линию, уже ни разу более не срывался.

До апреля мы брали сведения о наличии вагонов и ходе грузовой работы на станциях также по шестичасовым периодам. Это не давало диспетчерам возможности оперативно руководить работой станций и осуществлять постоянный контроль над деятельностью линейных движенцев.

С апреля я обязал все станции подотдела давать диспетчерам сведения о вагонах и грузовой работе ежечасно. Эта мера также полностью оправдала себя. Движенцы станций, почувствовав постоянный надзор диспетчера, укрепили связи с клиентурой и на много ускорили ход грузовой и маневровой работы. В результате поезда стали формироваться быстрее и ни один вагон не оставался «забытым».

Сокращение сроков поступления информации о подходе поездов и сроков учета положения на станциях безусловно осложнило нашу диспетчерскую работу. Но зато мы получили возможность задавать линии четкие планы и ежечасно контролировать ход их выполнения, — иными словами, стали лучше, организованнее руководить работой подотдела. В результате уже в апреле мы

сумели на много улучшить развоз местного груза, усилить выгрузку, ускорить оборот вагонов и получили добавочные резервы порожняка для погрузки марганца и угля. Апрельский план погрузки этих грузов мы выполнили, а майский перевыполнили настолько, что полностью покрыли недогруз, допущенный в феврале и марте.

Вторым нашим мероприятием, направленным на решительное ускорение оборота вагонов, явилось установление обязательного и регулярного сопровождения поездов всеми диспетчерами подотдела. По заранее разработанному мною графику я и все трое селектористов подотдела — тт. Перадзе, Кавтарадзе и Келенджеридзе стали регулярно выезжать с поездами на участки. Сопровождение поездов оживило нашу связь с линией, помогло нам глубже изучить условия каждой станции и выявить положительные стороны и недостатки в работе паровозников, вагонников, линейных движенцев — людей, многих из которых мы знали раньше лишь по фамилиям.

Сопровождая поезда, мы заключаем с машинистами, главными кондукторами, поездными вагонными мастерами договоры соревнования на одну поездку, а попутно с этим ведем и агитационно - воспитательную работу: раз'ясняем работникам линии, как способствуют успехам Красной Армии быстрое продвижение поездов и быстрая переработка вагонов, знакомим движенцев линии с передовыми методами труда, проводим на полевых станциях небольшие производственные совещания. Сопроводив поезд, каждый из диспетчеров привозит богатый материал, который обсуждается на наших диспетчерских совещаниях и по которому мы, с помощью руководства отделения, принимаем меры к изжитию выявленных недочетов.

Добившись в мае успеха, мы не остановились на достигнутом. В июне и июле мы перевыполнили план погрузки и перевозок не только марганца и угля, но и халцедона, барита, кварцита, литопона. Вместе с тем, Зестафонский подотдел перевыполнил в июле и все остальные показатели: так, около 70 процентов поездов проследовало на наших участках точно по графику и свыше 30—ранее расписания, движенцы подотдела не допустили ни единого случая брака в работе и значительно перевыполнили норму коммерческой скорости.

Августовский план предусматривал увеличение погрузки марганца в Чиатура. Не ожидая накопления вагонов, груженых односортным марганцем, чиатурские движенцы стали формировать марганцевые вертушки из вагонов, груженых разносортным марганцем, назначенным, вдобавок, в разные адреса. Нарушая, таким образом, принцип маршрутизации, они без промедления гнали вертушки на станцию Шорапани, под перегрузку.

Это, правда, снижало простой вагонов в Чиатура, но зато крайне осложняло работу станции Шорапани. Перегрузив марганец из вагонов внутреннего сообщения Чиатурской ветки в вагоны общей сети, шорапанцы не могли сформировать из них ни одного цельного маршрута, назначенного в один адрес. В

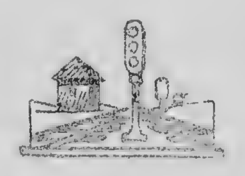
результате, эти вагоны обрекались в Шоропани на длительный простой в ожидании подхода новых вертушек из Чиатура.

Учтя, что парк веточных вагонов у нас избыточен и их простой ни в коей мере не решает успеха перевозок марганца, я выехал на станцию Чиатура и, проведя с движенцами и грузовыми работниками раз'яснительную беседу, потребовал от них формировать веточные вертушки из вагонов, груженых только в один адрес и односортным марганцем. Мое требование было осуществлено и простой вагонов общей сети на станции Шоропани резко снизился: если в первых числах августа марганцевые маршруты обрабатывались почти втрое медленнее нормы, то уже к концу первой декады они стали обрабатываться быстрее нормы.

Способность быстро оценить создавшуюся обстановку, учесть изменившиеся условия и, соответственно им, оперативно перестроить работу — должна быть основным качеством каждого командира-железнодорожника, особенно диспетчера. Без этого качества диспетчер рискует оказаться фиксатором уже совершившихся на его участке событий, тогда как он должен сам определять эти события, итти впереди них. Само собой ясно, что для этого необходимо также, чтобы диспетчер был подлинным организатором работы людей своего участка, ибо успех дела обеспечивают они.

В августе мы узнали, что за успешную работу в июле наша дорога завоевала переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны. Окрыленные радостью, люди Зестафонского подотдела стали работать с еще большей энергией и уже к 28 августа выполнили месячный план перевозок марганца. Как и в июле, мы перевыполнили также план перевозок угля, халцедона и кварцита, как и в июле — работали без единого брака. Что же касается графика, то в августе мы провели по расписанию 60 процентов поездов, а остальные 40—ранее расписания.

Я работаю на Закавказской дороге без малого 40 лет, из них 22 года—диспетчером. 6 лет я бессменно руковожу работой Зестафонского диспетчерского подотдела. Никогда, скажу прямо, наша дорога не работала так четко, так слаженно, как сейчас, в дни великой отечественной войны: никогда так не работал, в частности, и наш подотдел. Любовь к нашей великой родине, священная ненависть к врагу — вот где источник сил и энергии, которые отдаем мы сегодня борьбе за образцовую работу железнодорожного транспорта, за его максимальную помощь фронту.



А. ЗАМКОВ.
Заместитель начальника отдела воинских перевозок.

Воинским поездам—зеленую улицу!

Великая отечественная война в корне изменила характер перевозок на нашей дороге, размеры и направление грузопотоков. Довоенные методы и темпы работы уже не могли ответить требованиям обстановки. Перестроить работу на новый, военный лад потребовали, прежде всего, сильно возросшие с первых же дней войны и непрерывно возраставшие впоследствии воинские перевозки.

Четкая организация перевозок людских пополнений, боеприпасов, вооружения, военной техники, снаряжения и продовольствия, направляемых на фронт, обеспечение перевозок раненых, а также эвакуированных граждан и имущества — стало основной, важнейшей задачей железнодорожников и, в первую очередь, движенцев Закавказской. Чтобы с честью разрешить эту ответственнейшую задачу, нам, работникам отдела воинских перевозок, а вместе с нами и целому ряду движенцев дороги пришлось преодолеть ряд трудностей, проявить максимум энергии, инициативы и находчивости.

Для успешного выполнения плана воинских перевозок, требовалось, прежде всего, обеспечить их нужным количеством исправного порожняка. Между тем, наша дорога часто испытывала нехватку вагонов. В такие периоды приходилось предоставлять порожняк под воинские перевозки в ущерб погрузке народно - хозяйственных грузов. Мы понимали, однако, что это не выход из положения, ибо народно - хозяйственные грузы, питающие промышленность и сельское хозяйство страны, имеют в конечном счете значение фронтовых: ведь без этих грузов тыл не мог бы, как должно, обеспечить нужды фронта.

Выход из положения был, во-первых, в расчетливой регулировке и правильном распределении порожняка, во-вторых — в организации борьбы за решительное ускорение оборота вагонов. На достижение этих целей мы и направили максимум своих сил.

Расчетливая регулировка, как и правильное распределение порожняка могли быть достигнуты лишь в результате полного контакта и деловой спайки в работе командиров, в частности диспетчеров нашего отдела с диспетчерами отделений службы и ее распорядительного отдела.

Борясь за ускорение оборота вагонов, а вместе с тем и за ускорение доставки на фронт воинских транспортов и эшелонов, диспетчеры обеспечивали им сплошь и рядом «зеленую улицу» — безостановочное следование по участкам. Работники станций Навтлуг-I (нач. т. Шекриладзе), Самтредиа (нач. т. Та-

гишвили), а также станций Баладжары, Баку-товарная, Ленинакан и других обрабатывали вагоны с фронтовыми грузами быстрее нормы и на много ускорили процесс формирования воинских эшелонов и транспортов.

Однажды дорога получила задание отправить на фронт целый ряд эшелонов маршевого пополнения. Задание не терпело ни малейшего отлагательства, а, между тем, для его выполнения давался всего лишь двухсуточный срок. Положение усугублялось острой нехваткой порожняка в отделении.

Менее, чем за час, была решена сложная регулировочная задача. Отделения дороги, где имелся порожняк, получили четкую команду о формировании и отправлении порожняковых составов. В то же время, не дожидаясь подхода этих составов, движенцы отделения погрузки быстро и оперативно доставили весь имевшийся у них порожняк на станцию погрузки. Коллектив этой станции приступил к работе в полной боевой готовности и первые эшелоны были отправлены во-время, а частью и ранее намеченного плана.

Несмотря на стремительный бег порожняковых составов, один из эшелонов стал, однако, задерживаться. Положение становилось критическим: все зависело от обеспечения порожняком именно этого эшелона, к остальным подход порожняковых составов был обеспечен.

Тут-то и сказалось сознательное отношение к делу движенцев и грузовых работников отделения и станции, где происходила погрузка. Опасаясь, что подход порожняка может задержаться, они заранее ускорили продвижение местного груза в отделении, мобилизовали все свои силы на быстрейшую выгрузку и сделали то, что казалось невозможным: критический эшелон был обеспечен порожняком из внутренних ресурсов и ушел лишь с небольшим опозданием, быстро наверстанным в пути следования.

Подошедший порожняк был быстро освоен станцией, люди которой проявили подлинные образцы трудового героизма. Все последующие эшелоны были отправлены по плану и ранее, а вся серия этих эшелонов проследовала по дороге в среднем на 7 часов 43 минуты скорее, чем предусмотрено планом. Дежурный по отделению т. Хебян, дежурный по станции т. Саркисян, составитель т. Манукян, паровозные машинисты тт. Абулов, Коркотян, Саркисян, Айвазян — вот люди, чье высокое сознание долга перед родиной обеспечило успех важнейшей операции.

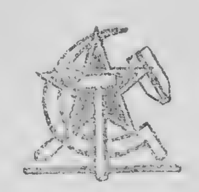
Был и такой случай. Бакинскому отделению было задано в течение нескольких дней погрузить и отправить на фронт сотни вагонов продовольствия. Несмотря на нехватку порожняка, бакинцы с честью преодолели все затруднения и, проявив инициативу, находчивость, сметку, образцово выполнили задание. При этом, диспетчеры отделения, соревнуясь с паровозниками, продвинули каждый из маршрутов на 3—4 часа ранее расписания.

Подлинным испытанием для нас, железнодорожников Закавказской, были воинские перевозки лета и осени 1942 года. Враг рвался в Закавказье. Станции и целые участки дороги оказались забитыми составами и вагонами,

пропускная способность дороги понизилась. Между тем, требования на воинские перевозки резко возросли: ведь дорога стала прифронтовой.

В те незабываемые дни и сказались горячая любовь железнодорожников Закавказской к матери - родине, их непоколебимая стойкость и воля к победе. Железнодорожники Закавказской с честью выдержали испытание и помогли героической Красной Армии остановить, а затем отбросить и разгромить вражеские полчища.

Закаленные борьбой с трудностями, возникшими в 1942 году, мы в текущем году из месяца в месяц улучшали организацию воинских перевозок, ускоряли продвижение эшелонов и транспортов и перевыполняли планы погрузки фронтовых грузов. В июле, выполнив общий план военно - снабженческих перевозок на 235 процентов, в том числе централизованный план—на 127 процентов, наша дорога заняла среди дорог сети первое место как по организации воинских перевозок, так и по общей работе. Дороге было присуждено Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.



М. ИОСЕЛИАНИ.
Начальник Тбилисского отделения движения.

Выгрузка — тыл погрузки

В январе текущего года Тбилисское отделение движения оборачивало вагоны на сутки медленнее, чем было предусмотрено нормой. Из-за медленного оборота вагонов, отделение, несмотря на значительный излишек вагонного парка, недовыполнило плана погрузки. А между тем интересы родины и фронта требовали от нас всемерного увеличения погрузки и перевозок как оборонных, так и народно - хозяйственных грузов. Руководство отделения поставило перед собой задачу — во что бы то ни стало ускорить оборот вагонов и этим путем не только решительно поднять погрузку, но и высвободить для нужд других отделений возможно большее количество вагонов.

Тщательный анализ работы отделения показал нам, что причины медленного оборота вагонов кроются, прежде всего, в чрезмерном простое их под грузовыми операциями, особенно под выгрузкой и в ожидании выгрузки. Прове-

денное нами детальное обследование грузовой работы на станции Тбилиси-товарная привело к выводу, что у нас совершенно неправильно поставлены планирование и учет работы смотрителей товарных дворов, весовщиков и других грузовых работников.

Планов выгрузки они не получали, с ними не знакомились, а потому не могли и знать, как они их выполняют. Будучи, таким образом, обезличенными, ведущие грузовые работники станции не несли никакой ответственности за темпы выгрузки и количество выгруженных вагонов. Заинтересованности в выгрузке у них, само собой, при этом не было и отдельные любители побездельничать широко пользовались сложившейся обстановкой работы «вслепую». Выискивая разные предлоги, они то и дело спихивали вагоны со своих складов на другие и вагоны нередко сутками болтались по станционным тупикам, оставаясь неразгруженными.

Подобная же бесплановость и неорганизованность выгрузки царила и на других станциях отделения, а вдобавок к этому, у грузовых работников отделения не было должного контакта в работе с клиентурой. Поэтому и на тупиках клиентуры темпы выгрузки оставляли желать много лучшего.

Решив положить конец всей этой бессистемности и обезличке, мы в феврале в корне изменили порядок учета труда грузовых работников станции Тбилиси - товарная. В основу работы каждого склада, пакгауза, каждого выгрузочного пункта был положен план. Оценка работы каждого грузового работника стала производиться, прежде всего, по признаку выполнения этого плана. В результате весовщики и другие грузовые работники сразу же почувствовали, что их ответственность за выгрузку сильно возросла. В то же время руководители станции об'яснили им, что и их заработок будет в значительной степени зависеть от количества выгруженных вагонов.

Между грузовыми работниками развернулось горячее соревнование на наибольшую и наибыстрейшую выгрузку. Люди стали драться за каждый выгруженный вагон и вскоре дело дошло до того, что весовщики стали упрашивать составителей подавать вагоны, идущие под выгрузку, именно на их склад. При этом они не только быстро разгружали вагоны, но и добивались у маневровых диспетчеров их быстрой уборки, чтобы поскорее освободить фронт для выгрузки новых вагонов.

Весовщики станции Тбилиси - товарная тт. Торелая, Кобидзе, Гумберидзе и ряд других выполнили февральский план выгрузки, еще в середине месяца. Досрочно выполнила план выгрузки и вся станция в целом, а самое главное — на станции резко снизился простой вагонов, как под грузовыми операциями, так и в ожидании подачи.

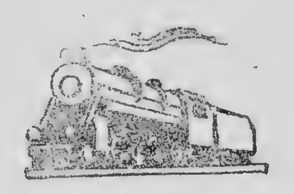
Опыт показал, что мероприятия, осуществленные нами, полностью оправдали себя. Аналогично станции Тбилиси-товарная мы в марте перестроили планирование и учет труда грузовых работников на станции Навтлуг-I, а затем и на других станциях отделения.

В борьбе за под'ем и ускорение выгрузки не малую помощь оказал нам опыт передового грузового диспетчера отделения — т. К. Цинцадзе. Укрепив деловой контакт с клиентурой, т. Цинцадзе добился резкого под'ема выгрузки и погрузки в ночные часы, а вместе с тем достиг и общего ускорения производства грузовых операций на тупиках клиентуры. Его примеру последовали и другие грузовые диспетчеры отделения и решающих станций.

Чтобы ускорить выгрузку, дежурные по отделению тт. С. Иванов, К. Шевченко, С. Эбралидзе развернули соревнование единых смен отделения на быстрый развоз местного груза, а смена т. Иванова, кроме того, стала добиваться экономии вагоночасов на станциях, путем ускорения переработки транзитных вагонов и убыстрения производства технических операций с местными вагонами. В активную борьбу за ускорение оборота вагонов включились и диспетчеры-селектористы, развернувшие соревнование на быстрейшее продвижение поездов.

Таким образом, резко двинув вперед выгрузку, движенцы и грузовые работники Тбилисского отделения привели в действие и все другие рычаги ускорения оборота вагонов. Так, если в феврале мы еще оборачивали вагоны медленнее нормы, то уже в марте оборот их был ускорен против нормы в среднем на $^{1}/_{2}$ часа, в апреле—почти на 2 часа, а в августе и сентябре — на целых 5 часов. Быстрый же оборот вагонов, в свою очередь, позволил нам систематически перевыполнять, при меньшем, чем по норме, рабочем парке, государственный план погрузки и перевозок как воинских, так и народно-хозяйственных грузов. Мы перевыполнили этот план и в марте, и в апреле, и в мае, и в июне, и в июле, и в августе, и в сентябре.

Так мы, движенцы Тбилисского отделения, выполнили требования, пред'являемые нам родной Красной Армией и всей нашей великой родиной. С такой же инициативой, с такой же энергией и с таким же неугасимым патриотическим огнем мы будем работать на благо нашей отчизны и в дальнейшем.



Добившись безукоризненной работы устройств энергоснабжения, контактной сети и электроподвижного состава, электровозники Закавказской достигли крупных успехов и в области использования внутренних ресурсов. Так, в электровозных депо дороги освоено производство аккумуляторных батарей, чугунного и цветного литья, налажена регенерация электроламп. В помощь вагонникам дороги, электровозники взялись ремонтировать и восстанавливать собственными силами трофейные вагоны и с успехом освоили это новое дело. Работники электротяги вчетверо против нормы снизили простой электровозов в под'емочном ремонте; передовые машинисты-лунинцы довели безремонтный пробег электровозов между под'емками до 300 и 350 тысяч километров, при норме 75.000. Ряд передовых электровозных бригад собственными силами выполняет под'емочный и средний ремонт электровозов, используя для этого межпоездные стоянки в депо. Не прекращая поездной работы, ремонтируемые электровозы выходят под поезда точно по графику оборота.

М. ШИУКАШВИЛИ.
Старший машинист электровозного депо Хашури.

Рост

Старик-машинист, мой отец, не раз говаривал:

— Ты мечтаешь стать тоже машинистом, Михаил? Доброе дело, но долгое! Начнешь, как я — сперва кочегаром, потом...

Я начал иначе. Жаль, давно нет на свете моего старика. Подивился бы он быстрым темпам роста железнодорожной молодежи, особенно приметным сейчас, в великое военное время. Я сам другой раз спохватываюсь, оглянувшись: восемь месяцев назад моя электровозная бригада завоевала переходящее Красное Знамя дороги, крепко держит его, а показатели — те показатели, которыми мы гордились 8 месяцев назад, теперь принадлежат самому последнему электровозу Хашурского депо, мы же с товарищами шагнули далеко вперед, ставя себе новые задачи.

Я был молодым, по стажу и годам, машинистом электровоза, когда началась война. Мне показалось тоскливым делом — водить пассажирские поезда, когда сердце требовало горячей, трудной работы для фронта, и чем больше ее — тем лучше. Пришлось кое-кого уговаривать, заявления подавать. Мне доверили № 22—179 и впервые повел я полуторатысячетонный состав с оборонными грузами. Припомнив уроки своего наставника — славного машиниста т. Франчука, я тогда же дал себе слово—работать передовыми лунинскими методами, чтобы возможно больше дать фронту.

Самое главное — люди. Подобрал я себе подходящих товарищей — помощников, которые смотрели на работу так же, как и я. Практически хорошо подготовленные, мы продолжали учебу, посещали стахановские школы, технические лекции. Каждый член бригады поставил себе целью: овладеть по меньшей мере двумя специальностями.

Я и машинист Кикнадзе прекрасно знали автоматное дело, другой машинист Кулухов — электромонтер, помощник машиниста т. Гаспшвили — хороший сварщик, помощники тт. Барановский и Зумбадзе — отличные слесари.

Вооруженные своими знаниями, мы поставили себе целью произвести самостоятельно обточку электровоза. Мы произвели ее за 7 суток вместо 8-ми по норме и за это время наш электровоз № 22-179 сделал 12 рейсов. Действовали мы так — пока двое из бригады находятся в рейсе, оставшиеся четыре человека работают, скажем, над ремонтом тягового двигателя. Пришел электровоз — тяговый двигатель устанавливается, а сменяют теперь другие части — и так далее.

Нам казалось это неслыханным достижением, но вторая обточка электровоза, произведенная в августе 1943 года, показала, что есть еще более быстрые и лучшие методы работы. Можно не «наваливаться» всем сразу, разделить работу между собой по различным операциям.

Я и машинист Зумбадзе стали на рессорное подвешивание, Кикнадзе и Гаспшвили — на разборку и сборку тягового двигателя и смену скатов, Барановский и Кулухов взяли на себя аппаратный и автоматный ремонт.

Мы договорились с начальником депо, что произведем обточку за 4 суток. Мы сделали ее за 3 суток и 5 часов. Качество работы комиссией установлено как «отличное».

Когда я говорил о росте, я имел ввиду отнюдь не себя одного и не только свою бригаду. Хашурское электродепо известно далеко за пределами Закавказской дороги: боевой коллектив хашурцев славится инициативой. У хашурцев держи ухо востро — вот-вот ближайший сосед отберет знамя! Не успели мы поставить рекорд своей второй обточкой, как опасный «конкурент» — комсомольская бригада электровозников, усвоив наши же приемы, произвела обточку своего электровоза на несколько часов быстрее нашего — за 3 суток.

Электровоз № 22-179 не должен, не может простаивать — таково одно из твердых понятий о чести моей бригады. Был случай: после 12-часовой работы, вернувшись, я, как всегда, подробно осмотрел электровоз и установил, что одна колесная пара нуждается в смене. Полагалось поставить электровоз в цех, это остановило бы его на сутки. Дело было в воскресенье. Мы с помощником машиниста т. Гаспшвили отказались от отдыха, вызвали товарищей несмотря на ночное время и за 5 часов работы своими силами сменили колесную пару. Работали всю ночь. Утром электровоз ушел в рейс, как обычно. Я рассказываю этот отдельный случай только, чтобы показать, что мои товари-

щи ощущают себя в тылу, как на фронте, и всегда готовы доказать это безотказным напряженным трудом.

Лунинский метод позволяет нам держать электровоз в образцовом состоянии, экономить материалы; обычно смазку надо делать через каждые 500 километров пробега, мы же без ущерба делу производим ее через каждые 6 тысяч километров. Имея право расходовать на материалы и рабочую силу $4\frac{1}{2}$ тысячи рублей в месяц, мы расходуем 500 рублей. И так во всем.

Увлеченно работая, мы не забываем о помощи дороге в целом. Ремонт трофейных вагонов — инициатива хашурцев. Но и кроме восстановления трофейных, моя бригада успевает выпускать ежемесячно вагоны из среднего ремонта. Недавно мы выпустили 2 товарных 20-тонных вагона из среднего ремонта (качество признано отличным) и нашему примеру следуют другие товарищи—машинисты электровоза. Ряд бригад Хашурского депо отремонтировал по 1 товарному вагону в месяц, не говоря о трофейных.

Работая во все время войны без брака, без единой записи ремонта, ведя поезда с большими техническими скоростями, мы видим свою конечную цель в одном: в торжестве и победе Красной Армии над ненавистными оккупантами и служим этой цели по мере сил.



М. ШИУКАШВИЛИ.
Старший машинист Хашурского электровозного депо.

Г. РЕВАЗИШВИЛИ.
Кузнец Хашурского
электровозного депо.

Как я выполняю 10 норм

15 лет работаю я кузнецом на Хашурском железнодорожном узле. За это время мне приходилось выполнять много различных кузнечных работ. Недавно патриоты Хашурского узла решили оказать социалистическую помощь вагонникам в ремонте трофейных вагонов. Эту работу мы решили делать в свободное время.

Мне, как кузнецу, поручили гнуть буксовые рамы для ремонтируемых вагонов. Новым было для меня это дело. Трудно показалось вначале.

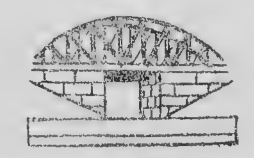
Мне приходилось брать тяжелую буксовую раму коробчатого типа, прогревать ее по нескольку раз в огне, затем гнуть ее по установленным размерам. Работа была тяжелая, она подвигалась медленно, с большим напряжением сил. За весь внеурочный день я успевал согнуть 2 рамы. Это нас не удовлетворяло. Обстановка военного времени требовала других, скоростных темпов.

Прогревая в огне раму за рамой, я неустанно думал: как бы сделать эту работу быстрее, упростить ее, усовершенствовать? Помогали мне искать новый способ гнутья слесарь нашего депо т. Элисашвили и машинист электровоза т. Абаядзе, вместе с которыми я ремонтирую трофейные вагоны.

Нам скоро удалось достичь цели. Мы сконструировали пресс по типу путейского пресса, применяемого для гнутья рельсов. Пресс оказался тем самым механизированным средством, которое мы искали. Он помог устранить тяжесть работы и ускорить ее.

В первый же день, применив сконструированный пресс, я выполнил свое дневное задание на 500 процентов. Затем, приспособив его еще лучше, я стал выполнять еще больше. Сейчас я добился уже того, что в течение одного часа гну 8 тяжелых вагонных рам.

Мои товарищи радуются моему успеху: ведь 8 рам — это целый комплект для вагона, а я выполняю его за один час!





Многие предприятия дороги освоили медное и чугунное литье. На снимке: первая плавка в Хашурском электровозном депо.

Ш. ГУРЕШИДЗЕ.
Секретарь парткома Хашурского узла.
Г. ЯРАЛОВ.
Заместитель начальника Хашурского электровозного депо.

Ремонт трофейных вагонов

«НКПС придает... замечательному почину хашурских железнодорожников большое значение, как мероприятию, способствующему пополнению вагонного парка».

Л. М. КАГАНОВИЧ.

Опрокинутый мощным натиском героической Красной Армии, враг бежит, бросая технику, вооружение транспортное оборудование. Трофейных вагонов прибывает к нам все больше и больше. Мы, хашурцы, увидели, что нехватает рук, нехватает времени их ремонтировать у нашего ПВРЗ, у вагонных участков.

Мы решили притти на помощь нашей дороге. Хоть в электровозном депо Хашури своего дела очень много, но мы, потолковав между собою, решили отдать ремонту трофейных вагонов свободные часы и выходные дни. Наш первый опыт прекрасно удался. Ко Дню железнодорожника мы отремонтировали 25

трофейных вагонов. Одобрение нашего наркома и почетная награда, которыми отмечен был почин хашурцев, еще больше воодушевили наш коллектив.

Мы обязались ко дню Сталинской конституции отремонтировать 200 трофейных вагонов и уже в счет нового обязательства сдали 64 вагона. а на днях выпустим из ремонта еще 18.

Как достигли мы таких быстрых темпов при отличном качестве ремонта? Поясним сущность опыта.

В ремонте трофейных вагонов основную сложность представляет переделка узлов буксовых рам и рессорных кронштейнов. Дело усложняется еще тем. что трофейные вагоны, как показал опыт, слишком разнотипные. Среди ремонтируемых нами вагонов встречались вагоны с коробчатыми буксовыми рамами, ветвистыми буксовыми рамами и цельными буксовыми рамами. Значительно отличаются между собою и крепления рессорных кронштейнов, междурамные расстояния и т. д. Все эти обстоятельства мешают серийной поточной работе и требуют в каждом отдельном случае индивидуального технического обмера и соответствующей технологии ремонта.

Первые ошибки привели к повторным работам и переделке выполненного ремонта. Это убедило нас, что более правильно переделку трофейного вагона вести по обмерам основных элементов и узлов, к которым относятся: расстояние между внутренними стенками (рамы кузова), расстояние между кронштейнами рессор, и все это связывать с расстоянием между буксовыми рамами применительно к нашей отечественной колее. Необходимо в этом случае значительное внимание уделять делу организации работ. Ошибочно выделять вагон для отдельной бригады и оставлять работу на самотеке. Чрезвычайно важно при ремонте вагонов специализировать бригады.

Мы свою работу в основном построили по трем специализированным бригадам. Первая бригада непосредственно занимается переделкой: срезыванием буксовых рам, рессорных кронштейнов, их последующей заклепкой и сборкой с очисткой рамы и ремонтом отдельных узлов с ревизией автотормозных приборов. Вторая, так называемая, техническая бригада, занимается обмерами всех ремонтируемых вагонов. Она обслуживает все ремонтные бригады и по своим обмерам сама производит разметку. Одновременно техническая бригада следит за технологией ремонта и расстановкой рабочей силы. Третья — вспомогательная бригада, которая занимается целиком выгибкой вагонных рам по разметкам технической бригады, затем производит клепку рессорных кронштейнов на выносные полки, заготавливает упоры распорки и необходимое количество болтов и гаек.

По ходу работы, когда выделяются отдельные трудности, задерживающие ремонт, то рационализаторская мысль тут же непосредственно вносит свои коррективы. Например, опыт убедил нас, что гнутье коробчатых буксовых рам в горячем виде представляет большие трудности, требуя затраты целого рабочего дня на комплект рам для одного вагона. При этом качество гнутья

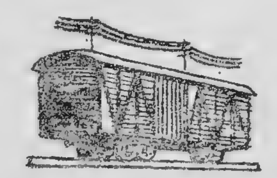
получается нехорошее, к тому же бывают трудности и при сборке. Члены вспомогательной бригады электровозного депо — машинист запаса Михаил Абаядзе и кузнец Ревазишвили внесли ценное предложение, а именно: производить гнутье рам с помощью пресса. Они приспособили к этому делу путейский пресс.

Их предложение осуществлено и дало замечательные результаты. Гнутье рам коробчатого типа в новых условиях за один час дает один комплект (8 штук), это, примерно, в 12—15 раз быстрее и при том качество гнутья очень высокое. Из-под пресса коробчатые рамы выходят буквально штампованными, совершенно избегаются явления перекосов и точность выгиба доводится до одного миллиметра.

Совершенно другое положение с буксовыми рамами ветвистого типа. Их гнутье в наших условиях с помощью пресса не удалось. Приходится гнуть их в горячем виде, пользуясь шаблоном. Это также производится ускоренным темпом. Примерно, на гнутье одного комплекта затрачивается не более 2—3 часов.

Значительно облегчило процесс работы вспомогательной бригады пользование при работах предварительно изготовленными шаблонами. И, наконец, своевременная предварительная заготовка материалов и инструментов тоже играет роль. Все вместе взятое дало нам возможность ремонтировать трофейные вагоны быстро и высококачественно.

Воодушевленные успехом, хашурцы намерены далеко перевыполнить свое обязательство. У нас работают над ремонтом трофейных вагонов буквально все — от машинистов электровозов до последнего ученика в цехе. Например, бригада электровоза № 22—179 (старший машинист т. Шпукашвили, машинисты тт. Кулухов и Кикнадзе, помощники тт. Зумбадзе, Барановский, Гасишвили) обязалась своими силами отремонтировать 5 трофейных вагонов и уже сдала два из них.



Активно участвуя в борьбе за ускорение оборота вагонов, вагонники Закавказской широко применяют скоростные методы ремонта, в частности, производство ремонта вагонов без отцепки их от поездов. Полностью освоены ремонт и восстановление трофейных вагонов. Все вагонные участки дороги и Шорапанский вагоноремонтный пункт, используя внутренние ресурсы, ремонтируют и изготовляют из утиля и отходов производства рессоры, аппаратные болты, воздушные рукава, кувалды, молотки, плоскогубцы, ключи и ряд других деталей, инвентаря и инструментов вагонного хозяйства. Количество их наименований дошло до 69. На некоторых вагонных участках дороги сейчас налаживается изготовление проволоки для электродов и прокатка круглого железа на специальных станках. На одном из участков изготовляется изоляционная лента из местного сырья. Широкое распространение лунинских методов работы и совмещения профессий позволили значительно сократить штаты вагонников и добиться крупной экономии денежных средств.

А. ЛОРТКИПАНИДЗЕ.
Сменный вагонный мастер
Самтредского вагонного участка.

Организация быстроты

Моя смена в соревновании с другими сменами поставила себе задачей ремонтировать вагоны без отцепки от поездов, а отцепляемые—не подавать в депо, но исправлять их на станционных путях.

Нельзя допускать, чтобы смена работала па самотеке. Нужен заранее разработанный план. Желая дать своей смене четкий план до ее вступления на дежурство, я обычно выхожу на работу на час — полтора раньше и обхожу путь, на котором сосредотачиваются вагоны, требующие ремонта.

Их осмотр, а также проверка стеллажей позволяют мне составить перечень материалов и запасных частей, которые я заранее выписываю. Получив от диспетчера сведения о подходе поездов и установив об'ем ремонта оставшихся вагонов от предыдущей смены, я составляю план работы. Приходит смена — план для нее готов, остается ознакомить с ним людей.

Мы получили задание ежемесячно производить годовой осмотр 20 вагонов без подачи их в цех. Благодаря планированию работы, в августе мы произвели годовой осмотр 23 вагонов, а только за 5 дней дежурств в сентябре — 13 вагонов, причем на 4 вагонах заменили колесные пары, хотя в этом случае полагается подача вагонов в цех. Кроме того, на станционных путях мы произвели тормозное оборудование с установкой пролетных трубок и триангелей на 5 вагонах, а на 2 вагонах сменили тяговые аппараты. Такая работа обычно делается в депо.

Если необходимо заменить на вагоне колесные пары, я составляю дефектную ведомость, снимаю размер колесных пар и сейчас же передаю заказ мастеру цеха. Чтобы не терять времени, мы поднимаем вагон на козлы и выкатываем скаты, попутно производя мелкий ремонт. С другой же стороны подкатываются поданные из цеха скаты. На всю эту работу 2 человека тратят один час.

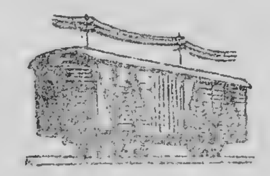
В августе мы заменили колесные пары на 28 вагонах без подачи их в депо. Как-то от поезда нами был отцеплен вагон с весьма спешным оборонным грузом, потому что мы выявили на двух колесных парах ослабшие бандажи. Вагон был отцеплен в 11 часов, а в 17 часов 30 минут, после замены колесных пар, он уже ушел со следующим поездом. При подаче вагона в цех, он, конечно, простоял бы там, в лучшем случае, до следующего дня.

Или другой случай: два отцепленных от поезда вагона требовалось подать в цех для смены лопнувших магистральных труб. Но мы решили с этой работой справиться сами. Быстро сняли размер, сделали навески и через 3 часа вагоны были прицеплены к следующему поезду.

Нами одержана еще одна победа — смена букс на четырехосных груженых вагонах без их отцепки от поезда. Сначала оба слесаря поднимают вагон, затем один начинает разборку болтов, а другой идет за новыми буксами. Пока поступает новая букса, вагон поднят и старая букса снята. Остается установить новую. В августе таким образом мы сменили 8 букс, не отцепив ни одного вагона и не передержав ни одного поезда.

Не отцепляем мы теперь вагонов для замены тяговых крюков, а ограничиваемся только расценкой вагонов. Эту работу мы производим за 20 минут. Нами освоена в пределах стоянки пассажирского поезда смена рессорных кулачков. Без подачи вагонов в цех мы сменяем фрикционные аппараты и некоторые ответственные детали.

Успешному безотцепочному ремонту помогает также совмещение профессий. Слесарь Олифант Стуруа успешно работает и за котельщика, слесарь Константин Кохреидзе умело исполняет и плотничные работы. В случаях большого об'ема безотцепочного ремонта, в качестве слесарей я использую и осмотрщиков.



Я. МИЛИН.
Начальник цеха поездных вагонных мастеров Бакинского вагонного участка.

Фронтовые темпы

Начало было такое:

Накануне 25 годовщины Октября группа поездных вагонных мастеров Бакинского резерва (восемь человек под моим руководством) выпустила из годового осмотра в межпоездное время 6 товарных вагонов, потратив на каждый из них 3 часа вместо 7 по норме. То, что мы сделали 3—4 ноября прошлого года, не осталось единственным усилием. Мы решили закрепить успех, развить его.

В цехе поездных вагонных мастеров был составлен постоянный график годового осмотра вагонов на путях. График содержал фамилии людей и время, когда им выходить на работу. Учитывались способности и знания каждого из мастеров. Например:

Поездной вагонный мастер т. Ревин в прошлом — кровельщик, поэтому ему поручалось исправление крыш, вагонный мастер т. Болгаров — хороший слесарь - ходовик, ему вменялось в обязанность ремонтировать ходовые части вагонов и т. д. График стал для нас законом. В намеченный день я выходил на пути и сам искал просроченные вагоны.

Мы встречали прибывающие поезда и тотчас приступали к делу. Все необходимое—материалы, инструмент — у нас было приготовлено заранее. Чтобы не задерживать погрузку и выгрузку, мы часто производили осмотр вагонов прямо в поезде, без отцепки.

В течение многих месяцев у нас так спорилась работа, что между поездных вагонных мастеров даже пошел разговор:

— Мы можем дать и больше. Можно пойти в депо, помочь ремонтникам.

Первый почин сделали мастера т. Антонов и т. Ваулин, практиканты т. Шевцов и т. Семенов.

К этому времени план среднего ремонта вагонов на Бакинском участке сильно увеличился. В депо наша помощь была принята с радостью. Используя свой опыт и навыки, товарищи Антонов, Ваулин и оба практиканта выпустили за три дня из среднего ремонта со сменой колесных пар и заменой всех изношенных деталей четырехосную цистерну, двухосную платформу и ледник.

Окрыленные успехом, мы снова собрались, побеседовали, опять составили график, чтобы закрепить результаты и ввести их в обиходную практику. Участок из месяца в месяц стал перевыполнять план ремонта.

В июле мы решили произвести своими силами капитальный ремонт двух и четырехосных цистерн. Капитальный ремонт был нами выполнен быстро и успешно. Всего за 10 месяцев кипучей работы по новым узаконенным методам наши вагонные мастера выпустили 21 вагон из годового осмотра, 21 вагон из среднего ремонта и 2 — из капитального ремонта. Кроме того, полностью отремонтировали один трофейный вагон.

Почти все вагонные участки Закавказской дороги подхватили наше начинание: теперь вагоны из среднего ремонта и годового осмотра выпускают поездные вагонные мастера Самтредского, Кировабадского, Тбилисского, Алятского участков и других.



Л. ОРАГВЕЛИДЗЕ.
Бригадир цеха отцепочного ремонта Батумского вагонного участка.

Экзамен на зрелость

В цехе отцепочного ремонта Батумского вагонного участка работают две бригады слесарей. Одна — большая, состоит из взрослых опытных рабочих. Их шесть человек, считая с бригадиром вместе.

Другая — моя маленькая бригада. В ней всего трое подростков и, как руководитель, при них — я.

Обе бригады соревнуются. Несмотря на неравенство сил, несмотря на то, что взрослая бригада, как правило, дает 2—2½ нормы, последнее время опережать и побеждать стала моя «зеленая» бригада, темпы роста выработки оказались у моей молодежи выше. Как мы этого достигли?

Несколько месяцев назад в цех пришло много подростков из школ ФЗО. Ко мне на выучку попали двое — Михаил Кладиашвили и Шота Гитоленция. Я заметил, что ребята смышленые, слесарное дело любят, но терпения им нехватает. Им хотелось, чтобы сразу все шло гладко, чтобы работа спорилась в их руках, а кропотливый, упорный труд казался парнишкам в тягость. Я и

раньше наблюдал, что излишняя болтливость и суетня подростков вызывает у взрослых рабочих раздражение, вопросы они обрывают, доверить ученикам мало-мальски серьезный ремонт не хотят («испортит, потом отвечай»). Я решил не жалеть ни времени, ни сил на то, чтобы направить энергию молодежи в правильное русло и обучить ребят всем видам слесарных работ по ремонту вагонов.

Прежде всего, я начал прививать ученикам военную дисциплину. Приказания мастера цеха, например, я сам выслушивал стоя и немедленно выполнял. Ребятам твердил: приказ начальника—закон. Они приглядывались ко мне, видели, что для меня это не пустая фраза. Во время работы я не допускал отлучек, хотя бы на минуту, праздных разговоров, рассеянности. Большую роль в ликвидации суетни и потери времени у нас сыграло то, что я взял за правило: по окончании рабочего дня—готовить на следующий день все материалы, запасные части, под'емные принадлежности, инструмент. Также осматривал я заранее и вагоны, подлежавшие ремонту, намечал план разборки деталей и чем их заменить.

Эта четкость понемногу стала в бригаде привычкой. Мы создали постоянный запас болтов, гаек, шплинтов, валиков, шайб. Все ходкие детали мы имеем всегда под рукой. Если запас кончается, а из склада получить их на завтра надежды мало, то после работы мои ученики научились сами готовить детали из старья. Постепенно мои ребята стали запасливыми «хозяевами», имеют наготове всегда любую нужную деталь.

Я приучил мою бригаду ни в коем случае при разборке вагона не рубить болты, не портить ни шайб, ни гаек. Все неисправные детали мы ремонтируем, обновляем. «Для себя же» — говорю я ученикам, приучая их беречь государственное добро.

Естественно, вначале ребята сталкивались с трудностями. Не жалея времени, я терпеливо показывал им наилучшие методы слесарной работы — опыт у меня, ведь, не малый. Заметив мое доверие, ребята с большим рвением брались за самые трудные работы. И надо сказать, научились выполнять сложные вещи. Вскоре Михаил Кидиашвили получил четвертый, а Шота Гитолендия—третий слесарный разряд. Надо было видеть их гордость! В учениках числится у меня пока один Шота Надирадзе. Но он пришел в бригаду позже всех.

Обучив ребят, я перешел к очередной задаче: росту выработки. Учтя способности и вкусы каждого, я поручил Михаилу Кидиашвили ремонт упряжных и ударных приборов, а также тормозного оборудования. Шота Гитолендия стал специализироваться на под'емке, ремонте рамы вагона и буксовых лап. Шота Надирадзе пока учится, помогая бригаде во всех видах работы. За собой я оставил проверку рамы, буксовых лап, пригонку подшипников — вообще все сложное и наиболее трудное.

Комсомольская бригада и тут неизменно помогает мне во всем, желая полностью овладеть профессией.

После того, как «зеленая» бригада тверже стала на ноги, мы получили возможность ряд работ производить одновременно. Тут наша выработка круто поползла вверх. Мы осмелели, стали вызывать на соревнование «стариков». Весь цех с любопытством следил за нами. Опередили в горячем соревновании мы. Наша бригада стала давать 300—320 процентов плана. Ведя работу скоростным методом, мы для начала неплохо произвели средний ремонт четырехосной цистерны: за 8 часов при норме 24, при чем качество работы признали «отличным». Потом тем же скоростным методом выпустили из ремонта крытый вагон, а еще дальше — скоростной метод стал нашей системой.

Быстрый рост молодежной бригады вызвал не мало толков в цехе. — Вот, что значит хорошая организация труда! — толкуют слесари постарше. Ставя перед своей молодежью новые цели, новые задачи и новые рекорды, я с большим удовлетворением повседневно убеждаюсь в том, что и в условиях военного времени воспитание хороших железнодорожников легко разрешимая задача.



М. ЯНЫКИН.

Маневровый диспетчер станции Баку-товарная. Инициатор комплексного соревнования на одно дежурство.

ПУТЕЙЦЫ Закавказской значительно расширили, а частью и заново организовали мастерские на дистанциях, ставшие мощной базой снабжения путевого хозяйства дороги материалами и деталями верхнего строения, а также инвентарем и инструментами. Продукция, даваемая мастерскими дистанций, полностью обеспечивает всю потребность дороги по текущему ремонту пути. За 10 месяцев текущего года на ряде дистанций изготовлено 14.000 новых шпал. За тот же период служба заготовила на собственном лесном участке 450 кубометров щитопланок, из которых изготовлены тысячи снеговых щитов. Широко применяя лунинские методы труда, путейцы дороги привели 201 околоток из 225 в отличное состояние. Досрочно выполнен годовой план среднего ремонта пути, усиления кривых и постановки стрелок на щебень.

ИРАКЛИЙ МЧЕДЛИДЗЕ.
Дорожный мастер
Харагоульского околотка
Шорапанской дистанции пути.

Харагоульский почин

Небольшой отряд ремонтных рабочих, путевых обходчиков, мостовых и тоннельных сторожей Харагоульского околотка работает дружно, слаженно, привлекая на помощь всех членов семейств.

Раз невестка старшего путевого обходчика Вера Осанадзе говорит мне:

— У нас на околотке есть участки, которым угрожает опасность: ливни могут их размыть; хотите, помогу спасти их?

Я попросил Веру помочь, не откладывая. В тот же вечер Вера Осанадзе пошла к женщинам соседних селений Сагаизили и Зарани и побеседовала с ними. Несколько вечеров проводила Вера беседы, подбирала людей, договаривалась с ними и к нам, на Харагоульский околоток, пришло 25 боевых колхозниц. Женщины нарубили хвороста в соседнем лесу, натаскали камней с берега реки Квирилы и целый месяц трудились над возведением сооружений. Теперь никакие ливни околотку не страшны.

По всей Шорапанской дистанции с лопатами и кирками выходят на пути жены, дети, братья и сестры наших работников. Жена путевого обходчика т. Шарикадзе энергичная Этукия постоянно наблюдает за рельсами. Четырнадцатилетний Омари Куртанидзе, сын путевого обходчика, занимается очисткой кюветов, смазкой накладок. Жена и дети путевого обходчика Николая Кикнадзе тоже неутомимо помогают нам.

Где требуется, на помощь приходят колхозники ближних селений. На Харагоульском околотке мы открыли две собственных кузницы. Кузнецами рабо-

гают колхозники тт. Попхадзе и Папиташвили. Они ремонтируют старые накладки и подкладки, делают из старья болты и костыли, приводят в порядок крестовины.

По нашему примеру каждый околоток Шорапанской дистанции обзавелся своей производственной базой. Сейчас на дистанции работает 14 кузниц. Насколько это важно, покажут цифры:

С начала этого года дистанция отремонтировала 7 километров старогодных рельсов, изготовила 61 тонну накладок, 73 тонны подкладок, 12 тонн болтов, 31 тонну костылей и вернула к службе 143 крестовины.

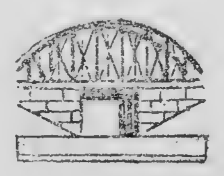
В мирное время наша дистанция получала от управления дороги 5 тысяч новых шпал. Когда началась война, мы сказали себе:

— Нельзя обременять дорогу. Сами изготовим шпалы.—Этот почин положил обходчик Николай Кикнадзе. В соседнем лесу он напилил и обтесал 120 штук хороших долгоустойчивых шпал. За ним потянулись другие. Загорелось соревнование: кто больше заготовит шпал. Все-таки Николая Кикнадзе пока обогнать трудно. Неутомимо работает! Всего околоток с апреля заготовил 760 шпал.

Харагоульский почин подхватила вся дистанция. Недавно подсчитывали. Оказалось, шорапанские путейцы за несколько месяцев изготовили для себя 14.095 новых шпал и отремонтировали 18.000 старых. Так помогают родине шорапанские путейцы.

На Харагоульском околотке, как и по всей дистанции, тщательно проведены среднеремонтные работы. Содержание всех путевых устройств управление дороги признало отличным.

Мы на этом не успокаиваемся. У нас много людей с огоньком, с инициативой. А главное, что все их поддерживают: и соседи-колхозники, и жены, и дети. Дружной работой на пороге зимы великого 1943 года поможем победоносной Красной Армии!



П. НИНУА.
Бригадир Самтредской дистанции пути.

Мой метод

В моей ремонтной бригаде всего 5 рабочих. Рук мало, работы много. Чтобы моя стахановская бригада могла обеспечить отличное текущее содержание пути, по которому на высоких скоростях следует много поездов с оборонными грузами, я привлек на помощь путевых обходчиков и переездных сторожей.

Нам отлично помогают путевой обходчик Квеселава, мостовой сторож Гегенава и еще человека 3—4. Работают они в свободное от дежурств время. Некоторых обходчиков я самолично обучил перешивке шпал. Они выполняют теперь эту работу не хуже опытных рабочих.

Мой метод прост: ведь «легче предупреждать, чем лечить». Поэтому я стремлюсь выявлять и устранять причины порчи и расстройств пути, взяв себе за правило частые обходы километров совместно с обходчиками, после работы. Я тщательно просматриваю пути, тут же даю задания, устанавливаю сроки и строго слежу за выполнением указаний. Это повышает чувство ответственности путевых обходчиков, их бдительность.

Как-то во время обхода мы обнаружили на одном километре слабые шпалы, расслабленные болты. Кое-где на полотне росла трава. Обходчик Прангишвили моментально приступил к устранению дефектов. На помощь т. Прангишвили вышли на работу его дети Пателла и Григорий. Подобные случаи не редкость. Там, где нехватает рук,—жены, дети, семьи обходчиков и сторожей охотно помогают нашей стахановской бригаде.

Все кривые у меня под особым наблюдением. Слежу за тем, чтобы не было отклонений от стрелы прогиба, ибо при плохой рихтовке получается расстройство стыков и неравномерное изнашивание рельсов. Я часто проверяю кривые по хордам. Выявив отклонение, тотчас принимаю экстренные меры, учитывая опасность этой ненормальности.

Также большое значение имеет бдительное наблюдение за стыками. Ослабление стыка ведет к тому, что лопаются накладки и изнашиваются раньше срока концы рельсов. Мой метод хорошо усвоили все обходчики и особо внимательно проверяют рельсы в стыках.

Чтобы удлинить срок службы шпал, а также рельсов, надо умело бороться с толчками и перекосами. Большой вред может причинить застаивающаяся в насыпи дождевая вода. Прокапыванием водоотводных канавок и срезкой обочин мы не допускаем застаивания воды в насыпи. Скрытый толчок легче всего об-

наружить во время прохода поезда, поэтому, когда проходит поезд, я всегда слежу за «игрой» шпал. По степени их осадки выявляю дефекты.

Трудно выявить дефект в грязном рельсе. Я строго требую от каждого обходчика чистого содержания рельсов, а сам систематически осматриваю их зеркалом и остукиваю. Это необходимо делать не реже двух раз в месяц.

Зная, что трудно обнаруживаемые трещины под головкой рельса образуются чаще всего при плохой подуклонке, я непременно тщательно осматриваю рельс, стараясь не допускать неправильной подуклонки.

Хорошее текущее содержание пути требует наличия известного запаса деталей верхнего строения пути. Новые материалы в военное время получить трудно. Сознавая это, мы стремимся использовать наши внутренние ресурсы. За короткий срок мы собрали полтонны негодных накладок, а взамен получили исправленные. Собираем камень, из которого заготовляем щебень. Нами уже установлена на щебень 1 стрелка. Наладили самозаготовку веников и, что особенно ценно, бревен, из которых готовим щитопланки для снеговых щитов.

Весь инвентарь для снегоборьбы мы привели в порядок сами, не отправляя его в мастерские, которые и без того сильно загружены. Могу добавить к этому, что на последней проверке пути шесть километров, обслуживаемых моей бригадой, получили отличную оценку, при чем четыре из шести имеют нулевую балльную отметку.



Ц. ПИРАНАШВИЛИ.
Путевой обходчик 8 околотка
Тбилисской дистанции пути.

Всей семьей

Тринадцать лет я работаю на шестой дистанции пути. Здесь, на 8 околотке, родились, выросли все шестеро моих ребят. Немудрено, что околоток они считают своим домом, а прикрепленные ко мне километры «нашими» километрами. Ребята ревностно относятся к образцовому состоянию пути на своих километрах, тем более, что видят, какое я придаю ему значение.

Старшие девочки Тина и Маквала заметили, что с начала войны у меня стало во много раз больше забот, больше обязанностей. Они взялись регулярно

помогать мне. Даже «дежурства» распределили: 13-летняя Тина ходит в школу в первую смену, она обходит путь после обеда, Маквала учится во второй смене, она проверяет километры по утрам. Что могут сделать дети по сбережению путевого хозяйства? Больше, чем думают. Они выпалывают траву, не допускают застаивания воды на полотне, перетаскивают щебень, очищают кюветы, сигнализируют о еле заметных неполадках.

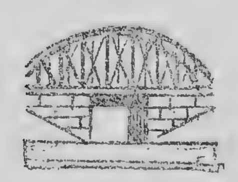
Мой дорожный мастер т. Мерабишвили похвалил усердие ребят, дал им несколько указаний. Поощренные этим, дочери мои привлекли к работе третью, восьмилетнюю Нателу. Сил у Нателы пока мало, но она зоркая как птица, от нее не скроются мельчайшие дефекты пути, она быстро известит о них бригаду взрослых.

Стремясь в военное время возможно больше сделать для образцового состояния пути, по которому движутся воинские поезда и оборонные грузы, я в выходные дни и свободное время по-казанцевски участвую в ремонте. Наша бригада путевых обходчиков ремонтирует путь, заменяя недостающих ремонтных рабочих. Я научился перешивке рельсов, ремонту шпал. И здесь дети потянулись за мной, оказывая много неоценимых услуг, незаметно для меня приглядываясь к новому делу и подучиваясь ему. Неплохие из них выйдут железнодорожники.

Месяц назад меня наградили значком «Ударнику Сталинского призыва». Ребята прыгали, радовались, а в школе сообщили, на зависть детворе, так:

— Нам с отцом дали награду.

Так нас и называют с тех пор «фамильная бригада».



А. ГРИГОРЯН.
Тоннельный мастер Ленинаканской дистанции пути.

Казанцевские бригады

Свыше года назад на совещании путеобходчиков Ленинаканской дистанции был горячий, взволнованный разговор. Ленинаканцы услышали впервые о железнодорожниках - универсалах прифронтовых дорог, о россошанских путеобходчиках, которые ремонтировали пути, о железнодорожниках - патриотах, независимо от должности и специальности бравшихся за любую трудную работу в грозные часы бешеного натиска ненавистных оккупантов.

Путеобходчики Калтахчинского околотка взволнованно обсудили между собой все слышанное на совещании и порешили: выделить по две бригады на три станции (Калтахчи, Джаджур, Ортаклис) и, соревнуясь между собой, отдать свободное время ремонту пути, перешивке шпал, очистке кювстов и т. д. За первый же месяц кооперированные бригады отработали 396 часов: они отремонтировали за месяц 500 метров пути, подбили 2.570 концов шпал, отремонтировали 500 снежных щитов. Их патриотический почин нашел живой отклик по всей дистанции.

Создалось еще 12 кооперированных бригад, подхвативших почин калтахчинцев. «В тылу, как на фронте», стало лозунгом путевых обходчиков Ленинаканской дистанции.

Прошло более года, не остыл энтузиазм наших путеобходчиков, каждый попрежнему отдает 30—40 свободных часов в месяц ремонту и текущему содержанию пути. По-казанцевски работает путевой обходчик Алек Мнасян и вся его семья: жена Симизар, дочь Роза, сыновья Володя и Артюша, все помогают ремонтной бригаде Калтахчинского околотка. За 84 часа работы семья Мнасян в сентябре 1943 года произвела очистку пути на протяжении 1.000 погонных метров, очистку кюветов 16 кубометров, очистку скреплений, подбивку шпал.

Десятилетний Артюша Мнасян не отстает от взрослых рабочих. По его примеру с отцами - путеобходчиками работают дети тт. Малхасян, Насплян и других патриотов - железнодорожников.

На дистанции сейчас трудится 31 бригада путеобходчиков. За сентябрь отработано ими почти 1½ тысячи свободных часов, выполнена очистка пути на 20.930 квадратных метров, рихтовка пути на 259 метров, отремонтировано сотни кольев, изготовлено 435 щитов и т. д.

На пороге третьей военной зимы путеобходчики Калтахчинского околотка считают делом собственной чести отличное состояние пути и готовятся к борьбе со снежными заносами, обычными в нашем высокогорном суровом климате, особенно тщательно.

Мужьям и братьям — путеобходчикам помогают их жены, сестры, сыновья и дочери. На станции Калтахчи организована целая бригада в 20 человек из членов семей путевых обходчиков. Эта бригада за короткое время очистила многие километры пути, много скреплений, станционную территорию, готовится к установке щитов. Среди рабочих этой бригады много ребят: Артюша Минасян, Манушак Малхасян, Роза Минасян, Аястан Пилосян и другие маленькие «кагановцы» Ленинаканской дистанции готовы с честью встретить третью военную зиму на транспорте.

Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов и Народный Комиссариат Путей Сообщения, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта за с е н т я б р ь 1943 года, признали победителем в соревновании, занявшим первое место, и решили оставить переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны и выдать первую премию Закавказской железной дороге.

*

„В сентябре попрежнему хорошо работала Закавказская дорога, которая имела рабочий парк вагонов ниже нормы, добилась улучшения оборота вагона и обеспечила перевыполнение заданий по перевозкам, особенно по погрузке основных и воинских грузов, за что ей оставлено Знамя ГОКО“.

(Из телеграммы Народного комиссара путей сообщения тов. Л. М. Кагановича от 24 октября, № 9975).

Связисты Закавказской, используя внутренние ресурсы и применяя лунинские методы труда, на много перевыполнили годовой план ремонта устройств сигнализации и связи дороги и, в процессе подготовки к зиме 1943-44 года, провели полную и тщательную проверку всего оборудования на всех без исключения дистанциях. Коллектив работников лаборатории службы собственными силами пустил в эксплоатацию дополнительный канал высокочастотной телефонной связи Тбилиси — Самтредиа. На ряде дистанций перевыполнен план среднего ремонта автоблокировки; отремонтированы, с заменой износившихся частей, десятки стрелок механической централизации и десятки тысяч метров труб гидравлической централизации.

Х. КИРАКОСЯН.
Старший электромеханик Ленинаканской дистанции сигнализации и связи.

Любимое дело

Моя самостоятельная жизнь началась очень рано, подростком я отправился на Бакинские промысла, стал работать на нефти. Как-то попался мне в руки телефонный аппарат, его устройство так понравилось, так потянуло меня к электромеханике, что я целиком ушел в учебу и стал добиваться, чтобы перебросили меня на транспорт, где была нужда в монтерах связи.

Мне пошли навстречу, отправили меня в Ленинакан и здесь на 8 дистанции сигнализации и связи я мог всецело посвятить себя любимой работе.

Год за годом овладевал я специальностью, стал старшим электромехаником, производил монтажи целых станций в Ереване, Ленинакане, Кироваканe, Санаине. И за эти 15 лет ни разу ни один из сотен телефонных аппаратов, которые были в моем ведении, не отправлял в ремонт, потому что весь ремонт производил собственными руками вплоть до сложного ремонта коммутаторов. Мне помогало то, что еще в детстве я обучился слесарному делу у отца, рабочего медника. И своих детей я приучил к тому же.

Первые же дни великой отечественной войны потребовали от меня серьезного напряжения сил: три моих помощника, один за другим, ушли на фронт, остался я один. Мне уже 51 год, выдерживал я суровые зимы высокогорной нашей местности, привык работать и в стужу и в заносы, выполняя срочный ремонт,—но тут вижу, одного меня мало. Позвал сыновей — помогать. — И я пойду,—вызвалась невестка 17-ти лет, Арпеник. — А на столбы лазить будешь? — спрашиваю. — Попробую, раз надо.

Стал я обучать всю семью. Старший Миша 18-ти лет в 4 месяца обучился на механика, он по пятам ходил за мной, приглядывался, повторял за мной

каждую операцию, а в обеденные перерывы и по вечерам «подгонял» со мной теорию. Второй — Саша, еще учится в десятилетке, ему пришлось труднее, но он—настойчивый парнишка, добился своего, сдал на монтера. Обучилась и Арпеник. Сейчас ей поручен несложный ремонт коммутаторов.

А всего обучил я за время войны до 20-ти человек молодежи. Из них многие уехали работать по восстановлению связи в освобожденных от оккупации городах, четверо уже стали квалифицированными электромеханиками, перенимают мои методы работы и попутно самостоятельно выполняют весь ремонт. Мы не привыкли обращаться на склад. Изворачиваемся так, как требует военное время: из брошенных кусков военно-полевого кабеля делаем телефонный шнур, предохранители изготовляем сами, шнуры коммутаторов перекорачиваем, словом, наводим строжайшую экономию.

Сейчас обслуживаю я 300 телефонных аппаратов, 5 коммутаторов, стрелочную связь, произвожу новые работы по всей дистанции с помощью сыновей и учеников. Чувствую, как крепнут силы, как растут вокруг меня люди, как в общем спаянном труде крепнет главное: уверенность в победе.



Х. КИРАКОСЯН.
Старший электромеханик Ленинаканской дистанции сигнализации и связи

Г. ГУСАКОВ.
Старший электромеханик
Кировабадской дистанции
сигнализации и связи.

Экономия средств и времени

На Кировабадской дистанции связи прошли все двадцать лет моей работы. Никуда не уходил я с нее. Начал паршпкой-чернорабочим, но полюбил слесарное дело, повременно заинтересовался электромеханикой и сумел изучить обе профессии.

Моей заветной мыслью всегда было — совместить в себе двух - трех работников зараз, чтобы возможно более пользы принести родному транспорту.

Весной 1940 года мне удалось добиться своего. На станции Кировабад была довольно громоздкая мастерская из двух вагонов, со штатом в 4—5 человек, поглощавшая не мало средств, а по существу ненужная. Я предложил упразднить мастерскую, заявив, что весь текущий, средний и капитальный ремонт сделаю сам со своим небольшим штатом людей. Теперь это никого не удивит, тогда же было много недоверия:

— Ты-то на все руки мастер, но другие?

— Других я уже выучил.

Взятое на себя обязательство мы с товарищами выдерживаем четвертый год, не допуская ни срывов, ни брака. Война заставила нас изворачиваться на все четыре стороны, мы стремимся превзойти самих себя, чтобы только не обременять дорогу нашими требованиями. Мы беспрерывно копаемся в разном хламе иломе, подбираем на свалках и на путях все то, из чего можно сработать хотя бы незначительную деталь. Благодаря этому, у меня всегда запас «сырья». Болты, заклепки, гайки делаем сами. Обновляем старое там, где нельзя сделать новое. Например: берем старую золотниковую коробку с наружной резьбой, переделываем ее на внутреннюю — и коробка служит снова. Асбестовый шнур мы заменяем концами—и так далее.

Экономия — первый закон на моих четырех околотках. Мы свели норму керосина с 8-ми литров в месяц к 6-ти, а на машинном масле добились экономии свыше 500 килограммов за 9 месяцев, благодаря хорошему уходу за сальниками централизации и бдительному присмотру за их исправностью. Тщательнейший осмотр стрелочных переводных тяг и разрезных штырей у нас на первом месте.

Товарищи мои — механики Мамедов и Кузьмин, монтер Гасанов, несмотря на то, что их околотки увеличены, работают с большим увлечением, не глядя на время, не жалея усилий. Моя скромная работа не осталась неоцененной. Правительство наградило меня орденом, это еще более воодушевило дру-

гих монтеров и механиков дистанции. Люди осознали еще сильнее, насколько их дело важно для фронта, для победы. За последнее время мне удалось быстро обучить 3-х девушек-железнодорожниц, пожелавших стать монтерами, а сейчас они уже на другой дистанции работают электромеханиками и неплохо справляются с делом.

Я считаю, что не только не надо замыкаться в пределы одной профессии, но в такое ответственное время, как наше, надо всесторонне помогать товарищам-железнодорожникам, чтобы бесперебойно шла их напряженная работа. Был такой неприятный день: на станции Кировабад центральный телеграф чуть было не перестал работать из-за отсутствия специальной краски. Я приготовил тут же свою собственную краску для связистов, она служила долгое время и работа их более ничем не нарушалась. Или, случилось, у телефонистов — нехватка порошка ЦБ. Я срочно изготовил нужный порошок из антрацита, им зарядили 2—3 аппарата, сперва для испытания, потом зарядили и другие, и порошок служит. Если еще что понадобится, моя смекалка вероятно опять вывезет товарищей.

Основной и любимой своей задачей я считал и считаю подготовку молодежи, которой стремлюсь передать весь свой опыт по электромеханике одновременно с навыками слесарного и другого разного мастерства.



Г. ГУСАКОВ.
Старший электромеханик Кировабадской дистанции сигнализации и связи.

ИЗГОТОВЛЕНО НА ДОРОГЕ

В ДНИ войны железнодорожники Закавказской направили всю свою инициативу, энергию и знания на борьбу за создание на дороге мощной базы материально-технического снабжения. Широко использовав для этого местное сырье, мобилизовав внутренние ресурсы, а также резервы оборудования, они четко организовали производство ряда материалов и изделий, необходимых для различных отраслей железнодорожного хозяйства и получавшихся ранее в централизованном порядке. Наряду с этим, были расширены и производства, существовавшие до войны.

Из фосфоритов, добываемых на месте, вырабатывается важнейшая составная часть антинакипина — тринатрийфосфат. Налажено производство огнеупорного кирпича из местных глин. Из серно-главерной кислоты (отходы Аллавердского завода) вырабатывается, путем ее очистки, аккумуляторная кислота. Налажено производство соляной кислоты. Организовано изготовление бумаги из макулатуры. Освоено производство мастичных пломб, полностью удовлетворяющее нужды не только Закавказской, но и Орджоникидзевской дорог.

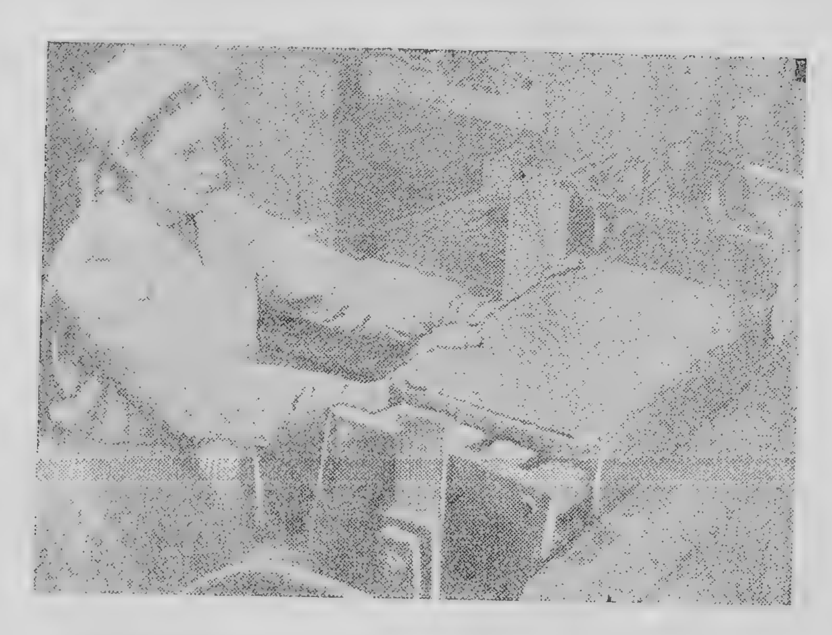
Из старых консервных банок и других отходов жести на дороге изготовляются штампы для ламповых горелок, сигнальные рожки, кольца для пломб и др. изделия. Освоено изготовление огнетушителей с сетками и колбами. Налажено производство спецобуви, хозяйственного мыла, свечей, гвоздей. Из старых снарядных ящиков вырабатываются лопаты, столовые ложки и ряд других предметов ширпотреба. Организовано производство автомобильных и электровозных аккумуляторов, налажено изготовление свинцового глета.

Для нужд промышленности на дороге собраны сотни тонн лома черных и тонны лома цветных металлов.

На дороге в массовом порядке изготовляются новые дышловые валики, кольца и втулки, рессорные подвески и хомуты, нажимные кольца, кирки, подбойки, разнообразные ключи, ломы, молотки, кувалды и десятки других деталей и инструментов для паровозного, вагонного, путевого хозяйства. Ремонтируются и восстанавливаются дымогарные, жаровые и пароперегревательные трубы, буферные стаканы и стержни, головки и другие детали автосцепки, фрикционные аппараты, винтовые стяжки, триангели, буксы разные и буксовые лапы, путевые болты, костыли, накладки, подкладки, рельсы, крестовины и целые стрелочные переводы, а также множество других запасных частей и инструментов.

На дороге освоен также выпуск разных видов оборонной продукции.

Громадная потребность дороги в материалах и инструментах в значительной степени покрывается сейчас продукцией ее собственных производств и предприятий. Стоимость этой продукции, произведенной в дни войны, исчисляется миллионами рублей.



Бакинский главный материально-технический склад, на базе сырьевых остатков пропарочной станции, организовал собственное мыловарение. На снимке: резка мыла на мыловаренном заводе.

Инж. Б. АЛАДЖАН.
Начальник группы мобресурсов.

Наш тринатрийфосфат

Еще в мирное время Закавказская железная дорога постоянно нуждалась в тринатрийфосфате. Тринатрийфосфат является основным и самым дефицитным компонентом в смеси, известной под названием «антинакипина».

Потребность Закавказской дороги в тринатрийфосфате выражалась в 100 тоннах ежегодно, получала же дорога около 50-ти тонн, то-есть менее половины. Недостаток «антинакипина», естественно, снижал пробег паровозов между промывками.

В военное время такое положение оказалось совершенно нетерпимым. Когда же в напряженный период 1942 года завоз тринатрийфосфата сюда вовсе прекратился, то перед специалистами Закавказской дороги встала во весь рост серьезная проблема: чем его заменить?

Я и раньше утверждал, что тринатрийфосфат не надо заменять, его надо

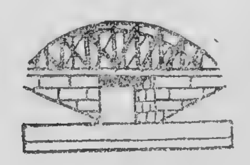
найти. Работая над местными ископаемыми, я нашел подходящую фосфоритную руду. Одно заброшенное месторождение, оказавшееся непригодным для других промышленных целей, представляло собой в высшей степени ценную для нас фосфоритную жилу.

Фосфоритная жила выходит там на поверхность земли и имеет рассыпной вид, чрезвычайно удобный для кустарной разработки. Ее еще никогда не пробовали разрабатывать. Между тем, самая поверхностная геологическая разведка уже определила запас руды не менее 400.000 тонн, что должно обеспечить потребность всех южных железных дорог в антинакипине на многие годы.

Мы остановились на 3-х участках, с которых разработанная руда отправлялась бы кратчайшим путем по Военно-Осетинскому шоссе в г. Кутаиси, оттуда—железнодорожным путем в Тбилиси, на Химкомбинат Грузинской ССР. Испытания, произведенные над фосфоритными ископаемыми профессором Филатовым (Совет производительных сил Грузинской ССР), окончательно убедили в высоких качествах руды и в богатстве ее залежей. После чего был спроектирован и построен специальный цех. Цех ныне работает и выпускает тринатрийфосфата не только для Закавказской железной дороги, но и для Орджоникидзевской и Северо-Кавказской дорог.

При условии увеличения вывоза руды, в Тбилиси можно создать базу изготовления тринатрийфосфата для всех дорог Советского Союза. Следует отметить, что отходы, получающиеся при переработке фосфоритной руды, весьма богаты алюминием и могут по своему химическому составу, быть использованы для изготовления электро-корунда, а также для других целей.

Считая, что средний выход фосфорного ангидрида составит 25 процентов, можно утверждать, что с каждой тонны руды мы получим до 600 килограммов тринатрийфосфата.





На дороге имеется свое гвоздильное производство. На снимке: гвоздильный цех Бакинского материально-технического склада

ПРОИЗВОДСТВО И РЕМОНТ

деталей и запасных частей на предприятиях дороги в первом полугодии 1943 года

Службы и отделы	Производство		Ремонт	
	Количество (в штуках)	Сумма (в рублях)	Количество (в штуках)	Сумма (в рублях)
Пути	175 372	408.450—56	887.200	855.794—25
Дорстрой	4.078	87.915—39	793	6.082—60
Жилищный	5.279	8.064—55	860	4.592—90
Дортехснаб	36.315	136.325—02	—	—
Электрификации	17.666	135.953—64	201	16.006—98
Вагонная	2.060.336	682.412—48	41.501	893.481—06
Связи	515	9.147—35	34	2.574—60
Грузовая	1.352	8.510—00	17	418—64
Паровозная	35.442	542.446—26	19.895	311 640—39
Движения	11.386	32.876—26	11.431	27.876—26
	Итого	2.052.101—51	Итого	2.118 467—68

КРЕСТОВИНА ЭЛЕКТРОСВАРЩИКА АЛТУХОВА

Крестовина с усиленным сварным сердечником широко применяется на всех дистанциях пути нашей дороги. Автор этой замечательной путевой детали, выдерживающей огромное поездное давление, Илья Степанович Алтухов—старейший электросварщик Бакинской дистанции пути. Он положил не мало трудов, чтобы помочь путейцам выйти из затруднений с первых дней войны, когда стала ощущаться нехватка новых материалов и инструментов.

Новых крестовин с усиленным сердечником под руководством т. Алтухова Бакинская дистанция изготовила с начала войны и разослала по дороге свыше 120 штук. Сотни изношенных крестовин одновременно были модернизированы и восстановлены.

Благодаря инициативе т. Алтухова путейцы Бакинской дистанции за то же время изготовили из металлического лома 6 штук модеронов—одноколесных тележек для перевозки материалов. Из того же старья, из негодных накладок и подкладок, из обломков рельсов, сварщики и кузнецы Бакинской дистанции заново сделали 5.732 противоугона, 132 путевых ключа, 200 с лишним различных ломов, 560 кирок, много клещей, французских топоров и другого инструмента.

На Бакинской дистанции пути широко развернулась мобилизация внутренних ресурсов и восстановление отживших деталей. Было изготовлено свыше 175 тонн всяких болтов, накладок, подкладок, костылей. Это дало возможность Бакинской дистанции содержать свои пути в отличном состоянии и не раз получать на нашей дороге первое место в соревновании.

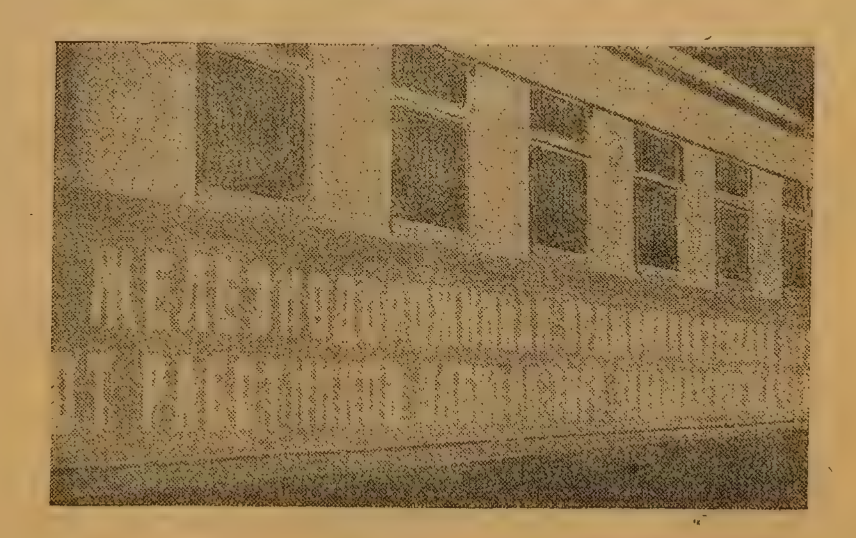
Илья Степанович Алтухов неутомимо трудится, изобретает способы обеспечить свою дистанцию инструментом и материалами. Творческая мысль его продолжает искания нового.



И. С. Алтухов.



Предприятия отдела электрификации одними из первых пришли на помощь Орджоникидзевской железной дороге, пострадавшей от разрушений во время немецкой оккупации. В короткий срок две моторвагонные секции были отремонтированы и отправлены на Минераловодский узел Орджоникидзевской. На снимках: вагоны, отремонтированные в порядке братской помощи.



И. КАРУМИДЗЕ.
Заместитель начальника
Закавказской дороги.

Братская помощь

Громя врага, Красная Армия каждый день освобождает от ненавистных захватчиков все новые города и села, населенные пункты и станции. В бессильной злобе немцы, отступая, ломают, крушат, взрывают все, что могут. Забота о том, как скорее восстановить и наладить транспорт в освобожденных районах — забота каждого советского железнодорожника.

Закавказская железная дорога научилась во время отечественной войны жить за счет собственных ресурсов. Железнодорожники Закавказья создали собственную материально-техническую базу, которая избавила многие предприятия от централизованных поставок. В области ремонта, восстановления, а также изготовления деталей и инструментов на дороге накоплен известный опыт. Пользуясь им, наши железнодорожники с под'емом стали изготовлять всевозможные детали, инструменты, запасные части в помощь освобожденным от оккупантов железным дорогам: Сталинской, Орджоникидзевской, Северо-Кавказской и другим.

Паровозники отремонтировали для Орджоникидзевской и Северо - Кавказской дорог свыше ста паровозов под'емочным и средним ремонтом, не считая свыше десятка паровозов трофейных. Кроме того, паровозники послали на освобожденные от оккупантов участки 3 тысячи инструментов и 1.200 запасных частей, 7 двигателей, 2 паровых котла, 3 центробежных насоса и т. д.

Предприятия отдела электрификации Закавказской дороги одними из первых пришли на помощь Орджоникидзевской железной дороге, сильно пострадавшей от разрушений. В кратчайший срок две моторвагонные секции были отремонтированы и отправлены на Орджоникидзевскую. Кроме того отремонтировали один электровоз, силовой трансформатор, изготовили десятки изоляторов, реле, амперметров, вольтметров и других приборов и механизмов. Коллектив Орджоникидзевской прислал в ответ теплую благодарственную телеграмму.

Инженеры - энергетики Закавказской предложили отделу электрификации НКПС вести восстановление электротяги на Орджоникидзевской путем применения передвижных тяговых подстанций и взяли на себя проектирование и монтаж подстанций, уделив этому важному делу все свободное время.

Энергоснабженцы Хашурского участка провели всю работу своими силами: монтаж был закончен за 10 дней вместо 30-ти, Тбилисский участок энерго-

снаожения, соревнуясь с хашурцами, тоже усиленными темпами проводит монтаж двух передвижных тяговых подстанций.

Связисты послали на Северо-Кавказскую более, чем на 100 тысяч рублей оборудования связи и сигнализации: аппараты Морзе, коммутаторы стрелочной связи, дуплексную телеграфную трансляцию, много индукторов, жезловых аппаратов и радио - ламп.

Помогали патриоты-железнодорожники не одними лишь инструментами и техникой: чувствуя боль разоренного края, осиротелых семей, железнодорожники собирали для братских дорог всякий бытовой и домашний инвентарь: бакинские связисты, например, послали в Ставропольский край около 100 предметов домашнего обихода.

Помогали и рабочей силой: ленинаканские связисты, например, отправили целый большой отряд опытных работников для восстановления связи на 100-километровом участке Сталинской дороги.

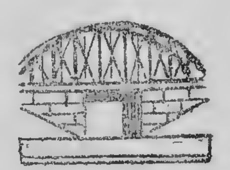
Движенцы Закавказской послали на Сталинскую дорогу 20 тысяч инструментов. Кроме того они готовят из добровольцев кадры для укомплектования одного отделения движения. Коллектив Алятского отделения движения обязался укомплектовать и послать на Сталинскую дорогу штат для одной станции.

Управление рабочего снабжения подготовило для одного отделения штат ОРС'а, оборудование и инвентарь для трех пекарен, десяти столовых, десяти торговых точек с обслуживающим персоналом.

Путейцы отправили 10 тысяч кольев, 8 тысяч щитов, 3 тысячи лопат, снеговой забор из хвороста в 4 тысячи метров, 2 тысячи веников, 200 шаблонов. Путейцы также посылают комплекты инструментов и инвентаря для двух путейских околотков и всевозможный бытовой инвентарь, как-то: кровати, столы, стулья, тумбочки, простыни и пр.

Вагонники готовят к отправке два авто - контрольных пункта, два вагона - электростанции, оборудование кузнечного и механического цехов, мотовоз и несколько десятков электроизмерительных приборов.

Растет, ширится братская помощь железнодорожников Закавказской всем освобожденным от врага дорогам Юга, вплоть до окончательного изгнания врага с родной земли!



ТРУДОВЫЕ РЕЗЕРВЫ

Забота о создании трудовых резервов - первейшая забота командиров, партийных, профсоюзных, комсомольских организаций дороги. В технических школах Тбилиси, Баку, Самтредиа и Хашури, а также на узлах и предприятиях неустанно готовятся новые кадры. В индивидуальном обучении молодежи большую роль играют кадровые железнодорожники, передающие свой опыт новичкам.

За время отечественной войны подготовлено более 15.000 железнодорожников различных профессий: 700 машинистов, 1.560 помощников машиниста, 1.350 слесарей по ремонту паровозов, 530 токарей, 637 дежурных по станции, 1.400 главных кондукторов, 1.650 стрелочников, 380 поездных вагонных мастеров, 575 осмотрщиков вагонов, 865 слесарей по ремонту вагонов, 500 бригадиров пути, 150 дорожных мастеров, 2.780 путеобходчиков и других.

В настоящее время на курсах и в индивидуальном порядке обучается железнодорожным профессиям более 2.000 человек.

Тысячи патриоток изучили железнодорожное дело. С начала войны подготовлено около 8.000 женщин. Уже работают: машинистами 64 женщины, помощниками машинистов—510, слесарями по ремонту паровозов и вагонов — 670, дежурными по станции — 223, главными кондукторами — 600, стрелочниками — 850, путеобходчиками — 1.255, электромеханиками — 104, токарями — 290 и т. д. На курсах обучается еще около 600 женщин. Овладев мужскими профессиями, многие женщины перевыполняют нормы, показывают образцы труда.

Молодые железнодорожники и железнодорожницы самоотверженно трудятся на всех участках транспорта, оказывая всемерную помощь фронту в разгроме ненавистного врага.

Х. САРКИСЯН.
Директор Тбилисского
железнодорожного училища № 3.

Юные энтузиасты

Наше, Тбилисское железнодорожное училище № 3 уже давно выполняет заказы крупных транспортных предприятий дороги. Справляемся ли мы с этим важным делом? Пусть ответят за нас цифры:

В июле 1943 года железнодорожное училище № 3 дало 257 процентов плана и сдало фронтовой продукции на 69 тысяч рублей. Это итог одного лишь месяца. Кривая наших успехов неуклонно поднимается выше. Ребята выросли, стали сознательнее, серьезнее относиться к делу.

Дружная работа учеников железнодорожного училища оценена по достоинству Главным управлением трудовых резервов и начальником Закав-

казской железной дороги. Наши ребята награждены значками и грамотами. Из 183 награжденных учеников я могу отметить самых способных, технически крепко подкованных и инициативных подростков.

Такова пятисотница Полина Белицкая, ученица 1 токарной группы. Она работает «с огоньком», уже получила 6 поощрений за отличное выполнение производственных заданий. Пятисотник Алеша Зимбилов, секретарь комсомольской организации, тоже с гордостью носит нагрудный значок. Вообще у нас токари идут впереди: отлично работает I токарная группа (мастер т. Шварацкий) и II токарная группа (мастер т. Босов). Обе эти группы дают ежемесячно по 300 процентов плана.

С доски почета нашего училища не сходят имена многосотников: Арацкова, Евстратова, Кривова, Жемчуговой, Руденко, Баландия, Сиволапова, Савина, Тарасян. Заработок этих ребят неуклонно растет. Ученик Евстратов недавно заработал 1.917 рублей в месяц.

Мы стремились приучить ребят не бояться трудностей, не отлынивать от своих обязанностей, вдумчиво и серьезно относиться к самому легкому с виду делу, помня, что транспорт — родной брат Красной Армии, что вся наша продукция нужна родине и очень многое зависит от того, как поведет себя в работе любая деталь, сработанная нашими руками. Внедряя эту мысль в сознание ребят, мы добились значительных производственных успехов: у нас нет групп, не выполнивших плана.

Была у нас отстающая 12 столярная группа. Серьезную работу проделал здесь бывший ученик училища Алексей Башкатов, руководитель группы. Юный воспитатель завоевал авторитет молодежи. Он правильно распланировал рабочий день, вдумчиво подойдя к каждому ученику, учитывая индивидуальные склонности каждого, он, не жалея времени, отдельно занимался с отстающими.

Пример молодого мастера поднял дисциплину в группе. Под влиянием т. Башкатова бывшие лентяи (ученики Лапин, Дрок) стали гордостью группы. Мы поручили им бригадирство. Работая напористо, охотно и с увлечением, эти ребята повлияли и на других. Сейчас 12 столярная группа постоянно дает по 200 — 300 процентов плана, краснеть за нее не приходится.

В воспитании юных железнодорожников немало помогли нам газеты «Воспитатель», «За ушко да на солнышко», «Все для фронта», «Боевой тыл» и окна сатиры. Сами ребята создали эти газеты, они богато иллюстрируют их, часто меняют материалы.

Много в училище физкультурных и спортивных кружков, есть даже акробатический. Чем ловчее, крепче, здоровее становится ученик, тем выше успехи производственной учебы. Но главная цель и мечта наших спортсменов, это — стать отличными стрелками, кавалеристами, минометчиками. У нас есть кружок из 46 девушек - автоматчиц. Некоторые из этих девушек отмечены приказом военкомата, как отличные стрелки.

Растет среди воспитанников железнодорожного училища привязанность к родной Закавказской дороге, близко к сердцу принимают ребята все ее интересы. Завоевание дорогой Красного Знамени было настоящим праздником для ребят. Известие было воспринято с энтузиазмом. Ребята настолько выросли, что совершенно серьезно и по-деловому тут же обсудили — чем же мы отметим победу нашей дороги?

Порешили: выполнить в III квартале производственно - учебный план на 180 процентов, организовать 12 комсомольских бригад многосотников. И еще много ценного внесли ребята в этот памятный день.

Юные энтузиасты транспорта твердо решили — помочь дороге удержать первенство за собой. Они слово свое сдержат.



ОРС Бакинского отделения широко развивает подсобные предприятия по бытовому обслуживанию железнодорожников. В отделении работают: сапожные, трикотажные, пошивочные мастерские, шпулечно-ниточное, мыловаренное, пуговичное производства, мастерская головных уборов, живописная мастерская и ряд других. На снимке: в сапожной мастерской заведующий производством т. М. Дирлугьян проверяет качество продукции.

ВЕХИ

ЗАКАВКАЗСКАЯ железная дорога держала переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения в октябре, ноябре, декабре 1942 года и в январе, феврале 1943 года.

Кировабадское отделение паровозного хозяйства держало переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения в августе, сентябре, октябре 1942 года и в мае, июне 1943 года.

Самтредское отделение паровозного хозяйства держало переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения в ноябре, декабре 1942 года и в январе 1943 года. Оно же держало переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны в феврале 1943 года.

Самтредское паровозное депо держало переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения в январе, феврале и в марте 1943 года.

Тбилисское отделение службы движения держало переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения в марте, апреле, мае, июне 1943 года.

Тбилисское электровозное депо держало переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения в марте, апреле, мае, июне 1943 года.

Кировабадское паровозное депо держало переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения в июне 1943 года.

*

НАГРАДЫ

В ДНИ великой отечественной войны особо отличившиеся железнодорожники Закавказской удостоены правительственных наград. За образцовое выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам и проявленное при этом мужество Президиум Верховного Совета Союза ССР наградил в 1942 году орденами и медалями 184 работников нашей дороги.

174 работника награждены наркомом знаком «Почетному железнодорожнику», 487 человек — значком «Ударнику Сталинского призыва».

В 1943 году начальник дороги наградил значком «Ударнику Сталинского призыва» 270 передовиков производства.

*

ПРЕМИИ

С НАЧАЛА войны работникам дороги выплачено премиальных за выполнение правительственного плана перевозок 3.470 тысяч рублей.

Более 7.690 тысяч выплачено особо отличившимся железнодорожникам и 2.166 тысяч — железнодорожникам, отличившимся во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Только за последние 9 месяцев начальником дороги премировано более 12.000 человек.

Всего за время войны в порядке премий железнодорожникам Закавказской дороги выдано более 13 миллионов рублей.

ВРАЧЕБНО-САНИТАРНАЯ служба дороги в общей борьбе за план перевозок обеспечила эпидемиологическое благополучие и снизила заболеваемость железнодорожников. Организация линейных санитарно-контрольных пунктов, усиление работы дезинфекционных отрядов и санитарных пропускников, прививки и фагирование, госпитализация больных, сопровождение медперсоналом поездов, пропаганда санитарного просвещения — все эти мероприятия привели к положительным результатам: на 4,6 процента снизилась общая и инфекционная заболеваемость, а значит и освобождаемость по болезни. Иными словами, увеличилось количество рабочих дней, предприятия дороги получили больше рабочих рук.

Ш. КАРТОЗИЯ.
Начальник Самтредского врачебно-санитарного отделения.

Сокращение нетрудоспособности

В дни войны коллектив Самтредского врачебно - санитарного отделения Закавказской дороги стремился к одной цели — неуклонному уменьшению заболеваемости железнодорожников. Несмотря на неблагоприятные климатические условия Самтредского района, где сильно распространена малярия, нам удалось значительно сократить заболеваемость. В сравнении с 1 кварталом, во 2 квартале количество дней временной нетрудоспособности на 100 застрахованных было снижено на 22,3 процента. Другими словами, железнодорожники Самтредского отделения болели на 2.529 дней меньше. Родине было возвращено свыше 2 тысяч рабочих дней. Как мы этого достигли?

Я расскажу о главных профилактических мероприятиях. Для успешной борьбы с эпидемическими заболеваниями, договорившись с райздравотделом, мы извещаем друг друга о каждом случае заболевания и подвергаем госпитализации всех больных с неустановленным диагнозом. При подозрении на эпидемическое инфекционное заболевание сейчас же на квартире больного проводится дезинфекция. Больной помещен в больницу. Но этим ограничиться нельзя. Возможно, что инфекция успела коснуться кого-либо из домашних. Для наблюдения за семьей мы прикрепляем на несколько дней специального врача.

Опыт показал, что нередко о заболеваниях нам сообщают слишком поздно, когда лечить больного становится трудно, а нахождение его дома — увеличивает опасность заражения окружающих. Несмотря на то, что к группе железнодорожных домов прикреплен врач или опытная медсестра, им не всегда бывает возможно сразу выявить заболевание. Тут большую помощь нам оказывают «общественные инспектора», выделяемые от каждого дома. В их обязанность входит ежедневное посещение всех квартир. Они же следят за соблюде-

нием жильцами железнодорожных домов всех условий санминимума. Хорошо работают медицинская сестра т. Стуруа, дезинструктор т. Метагвария и общественный санинструктор т. Шенгелия.

Большую роль в предупреждении эпидемических заболеваний сыграли профилактические прививки. В результате хорошо проведенных массовых прививок, у нас не было ни одного случая заболевания тифом. Немало помогли и профилактические дезобработки, ежедневно проводимые в общежитиях, дежурках и местах большого скопления людей.

Будки переездных сторожей и путевых обходчиков дезинфицируются в декаду 1 раз. В этом году мы не имели ни одного случая заболевания дизентерией. Это следует об'яснить, в первую очередь, сплошной фагизацией детей и улучшением санитарного состояния столовых.

Для лучшего обслуживания трудящихся в поликлиниках установлено круглосуточное дежурство.

Не жалея сил, самоотверженно работают наши врачи и медицинские работники: начальник санитарно - эпидемической станции т. Иосава, линейный санинспектор т. Шенгелия, кандидат медицинских наук хирург т. Тактакишвили, врачи т. Немсадзе, Гоготишвили, Милорава и Манджгаладзе.

Большое внимание мы уделяем санитарно - просветительной работе. Только в августе на различные темы мы провели, на производствах одного Самтредиа: 170 бесед, 26 читок брошюр и 18 лекций.

Работники женской консультации, не ограничиваясь рабочими часами, проводят работу и в вечернее время, ходят по домам, беседуют с женами железнодорожников.

На всех крупных транспортных производствах Самтредиа функционируют здравпункты, оказывают первую помощь и следят за охраной здоровья трудящихся. Каждый из нас, медицинских работников, сознает:

сокращая заболеваемость, ты возвращаешь родине тысячи драгоценных рабочих часов, помогая патриотам - железнодорожникам выполнять задания фронта.



В 1940 году дорога располагала лишь двумя совхозами—в Ленинакане и в Саатлах—с посевной площадью в 63,7 га. Война во весь рост поставила вопрос о создании солидной собственной продовольственной базы. Посевная площадь стала быстро расти, у предприятий появились свои подсобные хозяйства. В 1941 году посевная площадь под сельскохозяйственными культурами была доведена до 158 га, в 1942 году — до 500 га. В 1943 году все ОРС'ы и основная часть предприятий дороги имеют свои подсобные хозяйства, число которых дошло до 220 единиц с фактической посевной площадью в 1483 га. Ожидаемый выход урожая сельскохозяйственных культур определяется в 63.000 центнеров. В этом году, как и ранее, образцы работы показал Ленинаканский совхоз (директор т. Саркисян), в прошлом трижды участвовавший во Всесоюзной сельскохозяйственной выставке.

Инж. А. ШАВИДЗЕ.
Начальник Тбилисского пассажирского вагонного участка.

Богатое хозяйство

Начало было тяжелое. Если бы вагонникам Тбилисского пассажирского вагонного участка семь месяцев назад сказали, что их пригородное хозяйство будет считаться передовым и образцовым, они сочли бы это за насмешку. Никакого опыта ни у них, ни у меня не было. Прошлый год мы располагали маленьким клочком земли в полосе железной дороги — и тот был передан другому предприятию. В этом году нам дали 10 гектаров земли в восьми километрах от станции Шулаверы на слиянии рек Храма и Дебет-чая. В февральские дождливые дни под ветром и ливнем разбирали мы и перетаскивали с бывшего участка трехкомнатный дом, построенный нашими руками в прошлом году из всякого старья, на новое место. Дом был заново собран, но земля, которой предстояло нас кормить, лежала перед нашими глазами в довольно диком и непривлекательном виде. Инвентаря и машин не было.

После долгих поисков я добыл трактор у дорстроя. Трактор был в таком состоянии, что дорстроевцы смущенно оправдывались, передавая его нам, а директор моего пригородного хозяйства при виде трактора вдруг заболел и подал заявление об уходе по болезни. Я не удерживал его. Паникеры мне были не нужны.

Своими силами мы отремонтировали трактор. Новая беда: вновь прибывший тракторист свалился в приступе тропической малярии. Его увезли в больницу, он успел лишь кое-как обучить меня управлению трактором, к тому

же неверно. Пришлось мне пахать самому; поработав несколько дней, я убедился, что у трактора есть другая скорость, перевел на нее и тут наш «живой покойник» загудел и забегал так, что сердце радовалось. Энтузиасты пригородного хозяйства бригадир Мария Лаврушина (бывшая уборщица) и бригадир Таварткиладзе (пенсионер-старичок) с великим рвением принялись за работу. Наша гордость — четырехлемешный плуг (который мы с инженером Мамулашвили смастерили за трое суток, буквально не спав ночами, потому что прошли хорошие и теплые дожди и время было самое подходящее для посева) — этот плуг работал безотказно. Земля была вспахана, удобрена, засеяна во время. Дело было за уходом.

Мы организовали соревнование двух бригад. В огородной бригаде Лаврушиной, кроме нее, работали еще три девочки-подростка. Бригадиру Таварткиладзе с его колхозными мальчиками - подростками поручили кукурузный участок. Хотя обе бригады в своем рвении доходили до комичных инцидентов (похищали друг у друга воду, мне приходилось вмешиваться и мирить), но в целом работа спорилась, основанная на любви к делу и правильном распределении рабочей силы.

Ничто не пропадало даром в нашем хозяйстве. Когда наступило время прореживания, бригадир Лаврушина выполотый лук не сбывала на-сторону организациям и не выбрасывала, как это, к сожалению, делали соседи, но поступила по-лысенковски: подрезывала корни и верхушки лука и вновь сажала. Благодаря ей, мы получили 1.000 килограммов лука на 1½ кило посевного.

Земля щедро вернула нам весь вложенный труд. Помидоры мы вырастили не из рассады (за рассаду требовали дорого), а из семян. Здесь был известный риск, но мы справились, осторожно высадив впоследствии 20 тысяч корней. Себестоимость помидоров поэтому получилась небольшая, а сами плоды — впрочем хвалиться незачем, загляните в столовую, каковы крупные, сочные собственные помидоры вагонников. Рационально поставив пригородное хозяйство, мы добились очень скромной себестоимости овощей (например, себестоимость килограмма капусты — 59 копеек).

Что мы выращивали? Капусту, просо, свеклу, бураки, баклажаны, помидоры, лобио, арбузы и, конечно, более всего—кукурузы. Кукурузе из 10-ти гектаров земли мы отдали 6.

В рабочую столовую непрерывным потоком следовали овощи: 7 тонн помидоров, 16 тонн капусты и еще тонна за тонной свежих овощей, плоды наших усилий за 6— 7 месяцев сезона. Затраты на пригородное хозяйство в целом, считая горючее, машины, посевной материал и все бесчисленные статьи расходов, не превышают 50 тысяч рублей. Многие удивляются «дешевке». Я же утверждаю: добиться результатов можно лишь при большой любви к делу дружного коллектива, и такой у меня подобрался.

Недавно приобрело наше хозяйство лошадь. Приходит ко мне подсобный рабочий Рахматулин, демобилизованный после ранения фронтовик. Волнуясь, чуть ли не умоляет: «Товарищ начальник, разрешите смотреть за конем. Мы, туркменские колхозники, коней хорошо знаем. Как дитя беречь буду». Как не разрешить? Рахматулину поручили нашу «тяговую силу» и пригородное хозяйство заручилось еще одним энтузиастом.

Сейчас ведем переговоры о закреплении земельного участка за нами (с расширением его, разумеется, еще на 5 гектаров). Семенной фонд мы создали, инвентарь есть, опыт есть и люди есть — такие люди, с которыми можно не бояться трудностей, быть всегда уверенным в успехе.



Хорошо обслуживает рабочих столовая Бакнинской жилищной дистанции. В столовой рабочие получают обед из трех блюд. Качество отличное. На снимке: заведующая столовой т. Рыжова готовит на десерт арбузы с пригородного хозяйства дистанции.

В. АБРАМОВИЧ.
Начальник Бакинского главного материального склада.

Тонны овощей

В почетной книге передовых железнодорожных предприятий на первом месте стоит запись: **Образцовое пригородное хозяйство главного материального склада.**

Мы добились успехов благодаря тому, что у нас не пропал зря ни один день. Еще зимой у меня собирались стахановцы - рабочие Тумасов, Мнацаканов, Шувалов, Ибрагимов, Мельников, парторг склада т. Галумов и заранее планировали будущие посевы. С первыми весенними лучами 75 человек рабочих и служащих вышли на поля. Наши планы далеко превысили планы дороги. Вместо 3 гектаров мы засеяли 20; из них 3 гектара отвели под огороды пригородного хозяйства, 3 гектара — для коллектива, 9—под ячмень, 5 — под виноградники.

Несмотря на трудности с автотранспортом, мы подвезли 360 тонн удобрений, обеспечили огороды водой и строго следили за поливом и соблюдением агроправил. Работая дружно, напористо, соревнуясь между собой, мы буквально вдвойне использовали землю: как только вызревала редиска, ее снимали и на ее место сажали демьянку, сняв салат, пересаживали на его место помидоры, собрав лук, на его место сеяли петрушку—и так до самой поздней осени. Благодаря этому мы к 1 октября собрали уже 54 тонны овощей, а до конца года соберем еще до 30 тонн. Получается 80 тонн с нашего участка. Агрономы считают такой урожай отличным.

Бакинскому ОРС'у мы уже сдали свыше 30 тонн овощей, а 23 тонны получили рабочие и служащие склада. На каждого человека пришлось по 305 килограммов прекрасных свежих овощей, не говоря уже о винограде — его было в изобилии. Овощи будем выдавать до конца года.

Сейчас уже время позаботиться о будущем сельскохозяйственном годе. Мы построили оранжерею и 4 теплицы для будущей рассады, заложили семенной фонд, вспахали землю под озимый ячмень и, воодушевленные успехом первого сезона, уверенно строим план будущей весны.





ВЫСОКИЙ урожай сняли работники Бакинской жилищно-ремонтной дистанции. В коллективном хозяйстве каждый получил по числу отработанных трудодней. Многие заработали на 25 трудодней по 300 килограммов овощей: помидоров, огурцов, капусты, чеснока, баклажан. Продукция подсобного хозяйства консервируется и идет на улучшение общественного питания. На снимках (слева сверху): 1. Вкусные, сочные дыни поспевают на полях хозяйства. Директор хозяйства бывший плотник Сухинин проверяет качество урожая. 2. Урожай лобио—сам двести. Высоко поднялись его плети. Начальник дистанции т. Караков любуется урожаем лобио. (Справа сверху): 1. Лима — это сорт бобовых. Небывалый урожай лимы сняли в этом году работники дистанции. Заместитель директора хозяйства т. Анна Головко и работница т. Захарян за прополкой лимы. 2. Работница т. Капаян за уборкой бахчевых культур. 3. Председатель месткома, рабочий дистанции, т. Али Гасан Ярмамедов на табачной плантации дистанции.

САРКИС САРКИСЯН.
Директор совхоза Ленинаканского ОРС'а.

Упорным трудом

Совхоз Ленинаканского ОРС'а существует 12 лет. Столько же лет в нем работаю я сам, начав с механика - тракториста, таков же стаж стариков бригадиров, звеньевых и других основных работников. Даже бухгалтер у нас работает с основания совхоза. Совхоз Ленинаканского ОРС'а трижды удостаивался чести участия во Всесоюзной сельскохозяйственной выставке, получил почетные грамоты, отличия и лично я приписываю все успехи одному: крепкому, бессменному костяку коллектива совхоза.

Люди за десятилетие вложили столько труда, опыта, привязанности в эту скупую землю, столько неучитываемого никакими графиками упорства и самоотверженности, что земля, возрожденная их руками, вернула все сторицей. По словам старшего агронома Закавказской дороги т. Чилакопяна, наш совхоз дает в 10 раз больше продукции, чем любое хозяйство дороги.

Война поставила нас лицом к лицу с большими трудностями. Стремясь помочь фронту, мы в первый же месяц войны сдали армии 10 голов лошадей, трактор, новенькую автомашину с покрышками, 5 фургонов. Наша помощь была принята с благодарностью. Но каждый хозяин понимает, что значит — перед уборочной остаться без тяговой силы, без транспорта и машин. Я должен был «выкручиваться» из тяжелого положения срочно, мой сплоченный коллектив искал выхода вместе со мной.

Нам предложили в военных организациях несколько бракованных лошадей и несколько пар негодного рабочего скота, предназначенного для убоя. Наше правило — брать, что дают, и негодное превращать в годное. Часть лошадей мы выменяли в колхозе, в соседних селах, на добрых волов. Полученный из Мясокомбината убойный скот мы сумели хорошим уходом и содержанием превратить в рабочую силу. Негодные подводы, доставшиеся нам, мы превратили в годные. Словом, не растерявшись перед первыми трудностями, коллектив совхоза справился с уборкой 1941 года.

План 1941 года—8.254 центнера всей сельскохозяйственной продукции был выполнен с превышением, мы дали 10.676 центнеров.

В 1942 году вместо 8.819 центнеров наш совхоз дал 13.355 центнеров продукции. Соответственно росла—не за счет реализации, а за счет повышения урожайности сельскохозяйственных культур, и прибыль совхоза. В первый год войны мы имели около 197 тысяч рублей чистой прибыли, во второй

год — 527 тысяч рублей, а на 1 октября нынешнего года мы имеем 588 тысяч 500 рублей чистой прибыли.

Самое важное — себестоимость овощей. Себестоимость капусты в 1942 году у нас была—11 копеек за килограмм, себестоимость килограмма картофеля 20—21 копейка. Отмечу, что картофель и капуста — основная наша продукция военного времени.

К 1 октября этого года у нас было выкопано и убрано 16$^1/_2$ га картофеля из 28-ми. А всего наш совхоз располагает 50-ю гектарами земли.

28 га под картошкой,

10 га под капустой,

12 га под остальными культурами (помидоры, кормовая свекла, сладкий бурак, зеленое лобио и т. д.).

Нельзя сказать, чтобы хорошим урожаем картофеля мы были обязаны большому опыту: до войны нашими основными культурами были культуры зерновые. С картошкой в широком масштабе мы ознакомились как следует в военное время, при чем условия были неблагоприятные.

По всему району в этом году распространилась инфекционная картофельная болезнь (кольцевая гниль), нам же удалось обезопасить свои участки и добиться превосходного урожая: 16 тонн с гектара картофеля в среднем собираем мы сейчас. Как мы добились?

Во-первых — плодосменом, во-вторых — осторожным выбором участков, в-третьих — внесением удобрений, повышающим стойкость культуры против инфекций, в-четвертых — тщательной четырехкратной обработкой картофеля.

К слову об удобрениях. Я упомянул вначале о «скупой» земле, которая стала «щедрой». Могу сказать, что мы вносили и вносим колоссальное количество удобрений в эту землю. На 50 гектаров мы вносим в течение зимы, с декабря по март, до 1 тысячи тонн удобрений. Другими словами, вносим столько удобрений в одно хозяйство, сколько 249 других хозяйств дороги, вместе взятые. Результат этого — показан выше в цифрах выхода продукции.

— Откуда вы берете такое количество удобрений?—спрашивают меня постоянно.

Конечно, не сидя на месте сложа руки. Мы раз'езжаем по всем окрестным селениям, колхозам, фермам, совхозам и организациям, предлагаем рассаду взамен удобрений. На основе взаимопомощи нам дают удобрения и военные организации. Мало того, нет кажется ни одного крестьянского двора в окрестности, куда бы мы ни заехали в поисках навоза, отходов и т. д.

Мы широко применяем компост. Для этого договорились с районными организациями, свалку мусора устроили неподалеку от нас, всю эту массу перепревающего, бродящего удобрения мы забираем себе. Может быть есть люди, которым не нравится соседство свалок, но мы для себя это считаем великим благом. Можно рассчитывать, что себестоимость картофеля в этом году останется столь же незначительной, а качество его будет все лучше и лучше.

Военное время с его трудностями обогатило нас опытом. Взять хотя бы наше парниковое хозяйство. В 1943 году мы вместо 50 рам завели 250 рам парников. Скептики спрашивали, где мы возьмем такое количество стекла, чтобы застеклить 400—500 метров; мы достали стекло, об'ехав множество складов района и везде забирая бой. Стеклянный бой свезли в совхоз, из 1½ тысячи метров боя отобрали ¹/₃ годного. Конечно, стеклить пришлось мелкими кусочками, это отняло много сил, труда—но как будто кто-либо из нас привык жалеть труд и время на этом куске земли, с которым мы сжились за десятилетие. А рассады у нас получилось много и мы ею снабжали колхозы и другие хозяйства.

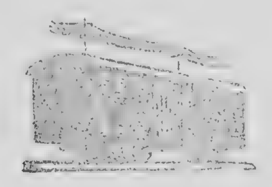
Говорят, добрый хозяин тот, у кого есть запас на год вперед. В нашем совхозе запасено посевного материала на 2 года. За семенами капусты ко мне приезжают из других республик, даже из Самтредиа (славящегося, между прочим, этой культурой). На сегодняшний день у нас запасено 500 килограммов отборного посевного материала.

Нас удивляет, когда мы слышим жалобы на трудности с молочным скотом в военное время. Совхоз Ленинаканского ОРС'а именно во 2-й, самый напряженный год войны обзавелся впервые молочной фермой.

Мы получили в 1942 году 6 коров из Мясокомбината, признанных негодными, больными, старыми и т. д. Заботливым уходом наших работниц (жен фронтовиков) этот рогатый брак был превращен в дойных коров. За 9 месяцев наши коровы дали 51 центнер молока, которым мы снабжаем железнодорожную больницу, паровозное депо Ленинакан, железнодорожные ясли. Таким образом мы даем родине все новые дополнительные ресурсы питания.

— Чем вы откормили ваших коров, ведь лугов у вас нет? — спрашивали в окрестных совхозах.

Мы использовали как корм отходы огородов — выполотую траву, ботву, жмыхи, кроме того—приготовляем концентраты. Для такой небольшой молочной фермы этого оказалось достаточно, при условии — подчеркнем еще раз — любовного ухода за скотом.



Работники железнодорожного транспорта! Организуйте быстрое продвижение транспортов с войсками, военными и народнохозяйственными грузами! Неустанно крепите воинскую дисциплину на железных дорогах! Восстанавливайте разрушенные немцами железнодорожные пути и постройки!

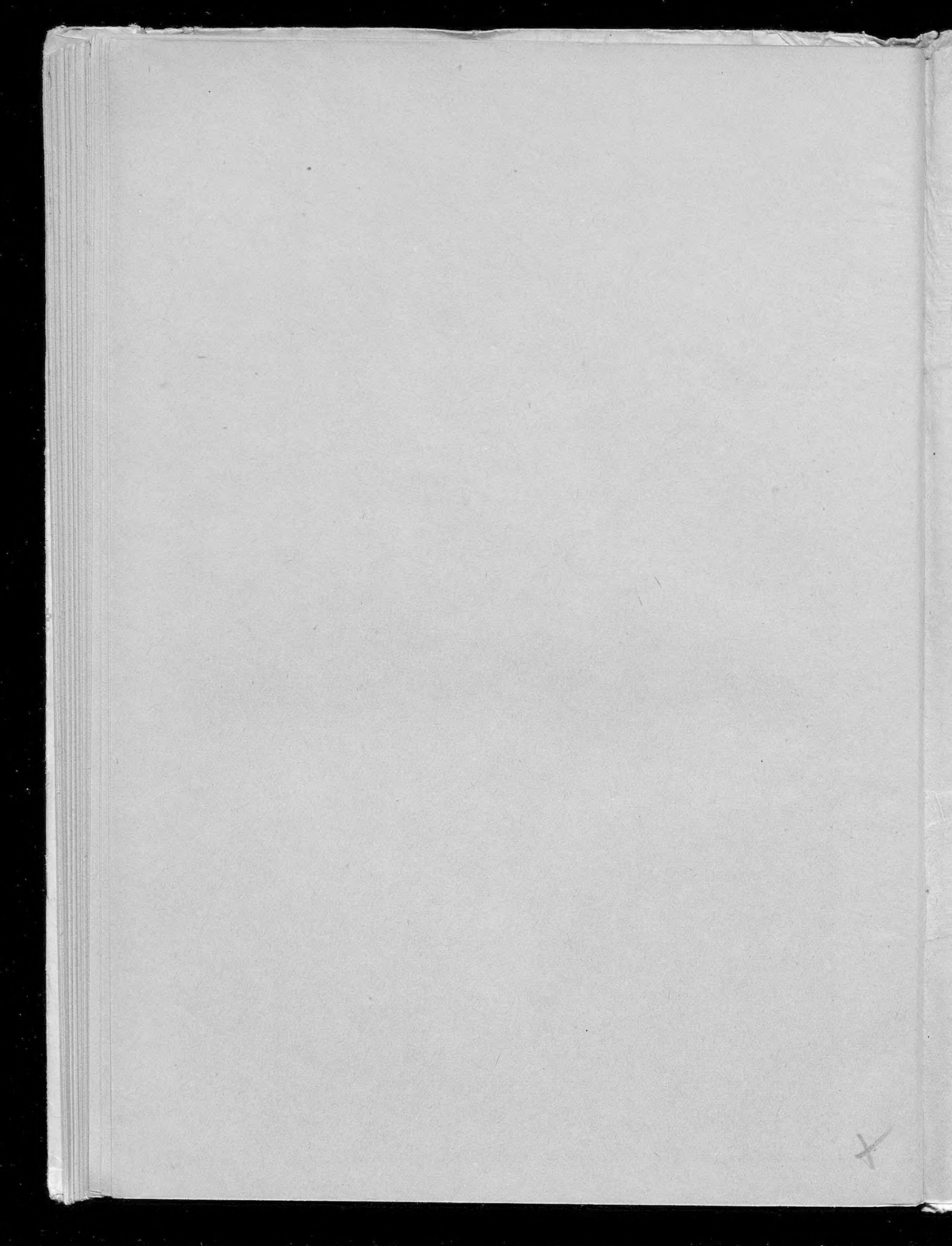
С О Д Е Р Ж А Н И Е

Ответственный редактор
А. Дудко.

Подписано к печати 25 ноября 1943 года. Об'ем 7 печатных листов. Типографских знаков в 1 печатном листе 42.000. Заказ № 3021. Тираж 1560. УЗ10357 Отпечатано в типографии газеты „Большевистская путевка", Тбилиси, Сурамская ул., № 13.

Цена 15 рублей.






С. С. С. Р.
ПОБЕДИТЕЛЮ
Во Всесоюзном
Социалистическом Соревновании

9188